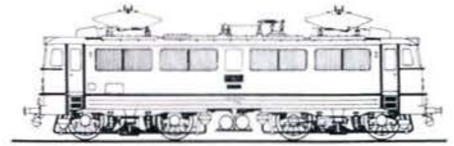
der modelleisenbahner

FACHZEITSCHRIFT
FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU
UND ALLE FREUNDE
DER EISENBAHN

Jahrgang 21



OKTOBER 10/72



TRANSPRESS VEB VERLAG FÜR VERKEHRSWESEN

Verlagspostamt Berlin · Einzelheftpreis 2,– M · Sonderpreis für die DDR 1,– M 32 542

der modelleisenbahner

FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU UND ALLE FREUNDE DER EISENBAHN

10 OKTOBER 1972 · BERLIN · 21. JAHRGANG



Organ des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR

Herausgeber: Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR: **Generalsekretariat:** 1035 Berlin, Simon-Dach-Str. 10; **Redaktion: „Der Modelleisenbahner":** Verantwortlicher Redakteur: Ing.-Ök. Helmut Kohlberger; **Redaktionsanschrift:** 108 Berlin, Französische Str. 13/14; Fernsprecher: 22 03 61; grafische Gestaltung: Gisela Dzykowski.

Erscheint im transpress VEB Verlag für Verkehrswesen; Verlagsleiter: Rb.-Direktor Dipl.-Ing.-Ök. Paul Kaiser; Chefredakteur des Verlages: Dipl.-Ing.-Ök. Max Kinze. Erscheint monatlich. Vierteljährlich 6,— M, Sonderpreis für die DDR 3,— M.

Alleinige Anzeigenannahme: DEWAG-Werbung, 102 Berlin, Rosenthaler Straße 23—31, und alle DEWAG-Betriebe und Zweigstellen in den Bezirken der DDR. Gültige Preisliste Nr. 1. Offsetrotationsdruck: (204) Druckkombinat Berlin, Lizenz-Nr. 1151. Nachdruck, Übersetzung und Auszüge nur mit Quellenangabe. Für unverlangte Manuskripte keine Gewähr.

Bestellungen nehmen entgegen: Sämtliche Postämter, der örtliche Buchhandel und der Verlag — soweit Liefermöglichkeit. Bestellungen in der deutschen Bundesrepublik sowie Westberlin nehmen die Firma Helios, 1 Berlin 52, Eichborndamm 141—167, der örtliche Buchhandel und der Verlag entgegen. UdSSR: Bestellungen nehmen die städtischen Abteilungen von Sojuspechatj bzw. Postämter und Postkontore entgegen. Bulgarien: Raznoisznos, 1. rue Assen, Sofia. China: Guizi Shudian, P.O.B. 88, Peking. ČSSR: Orbis, Zeitungsvertrieb, Praha XII, Orbis Zeitungsvertrieb, Bratislava, Leningradskaja ul. 14. Polen: Ruch, ul. Wilcza 46, Warszawa 10. Rumänien: Cartimex, P.O.B. 134/135, Bukarest. Ungarn: Kultura, P.O.B. 146, Budapest 62. KVDR: Koreanische Gesellschaft für den Export und Import von Druckerzeugnissen Chulpanmul, Nam Gu Dong Heung Dong Pyongyang. Albanien: Ndermerrja Shtetnore Botimeve, Tirana. Übriges Ausland: Örtlicher Buchhandel. Bezugsmöglichkeiten nennen die Deutsche Buch-Export und Import GmbH, 701 Leipzig, Leninstraße 16, und der Verlag.

INHALT

Titelbild

Schauen Sie bitte ruhig zweimal hin, es ist in der Tat „nur" das Modell! Eine Güterzug-Diesellokomotive der BR 120 der DR als H0-Modell des VEB Eisenbahnmodellbau Zwickau donnert über eine Selbstbau-Stahlbrücke auf der Anlage von Joachim Schnitzer, Kleinmachnow.

Foto: Joachim Schnitzer, Kleinmachnow

Titelvignette

Sie ist ein beliebtes Modell, die Neubau-Ellok der DR der Baureihen 211 und 242, sowohl in H0 als auch in TT. Die volkseigene Modellbahnindustrie unserer Republik hat diese Modelle in guter Ausführung in ihrem Sortiment.

Zeichnung: VEB Berliner TT-Bahnen

Rücktitel

Die 38 3860 vom Bw Zittau macht noch einmal richtig Dampf, bevor sie dem Sonderzug des DMV der DDR im Vorspann beigestellt wird (siehe auch S. 308)

Foto: Reiner Preuß, Berlin

WERNER BEUCHEL, Halle (S.)

Moderne Straßenbahnzüge in Leningrad

Obwohl es in Leningrad eine äußerst moderne Metro gibt, ist die Straßenbahn doch eines der Hauptverkehrsmittel. Im Gegensatz zu Moskau durchfährt sie einen großen Teil des Stadtzentrums und ist deshalb besonders attraktiv. Mit einem Fahrpreis von drei Kopeken (rd. 10 Pfennig) ist sie das billigste städtische Nahverkehrsmittel. Deshalb schenkte man der ständigen Weiterentwicklung der Straßenbahn stets große Aufmerksamkeit. Neben der weiteren Vergrößerung und Modernisierung des Gleisnetzes betrifft das vor allem den Wagenpark.

Lange Zeit wurde der Verkehr von einer großen Anzahl vierachsiger Wagen abgewickelt, die teils mit Beiwagen, teils als Solotriebwagen liefen. Der Hauptanteil des Wagenparks bestand dabei aus dem im Bild 1 abgebildeten Wagentyp, der auch heute noch der Hauptvertreter ist. Er kann nur als Solotriebwagen eingesetzt werden und wird auch im Bedienungskomfort und in der Innenausstattung den heutigen Anforderungen nicht mehr voll gerecht.

Deshalb wurde vom Leningrader Waggonreparaturwerk der neue Gelenkzug LWS-66 entwickelt, der erstmalig 1966 vorgestellt wurde. Nach gründlicher Erprobung befinden sich nunmehr vier Fahrzeuge im Einsatz. Dieser Wagentyp stellt eine Spitzenleistung im internationalen Maßstab dar.

Der sechsachsige Gelenkzug LWS-66 hat vier Motoren von je 60 kW, die die Achsen der äußeren Drehgestelle antreiben. Alle drei Drehgestelle enthalten Schienenbremsen, die fahrdrahtunabhängig arbeiten. Neben dieser und der elektrischen Widerstandsbremse haben die Wagen noch die in der Sowjetunion übliche Druckluftbremse. Die Fahrzeuge besitzen eine halbautomatische Steuerung, die den Fahrer weitgehend entlastet.

Die Karosserie ist großzügig verglast. Besonders auffallend sind die schrägen Oberlichtfenster, die stehenden Fahrgästen eine gute Sicht gewähren. Die vier Falttüren sind druckluftbetätigt. Im Innenraum wurden viele Plastwerkstoffe verwendet. Die vier Wagen sind auf unterschiedliche Art in den Grundfarben Weiß und Blau gespritzt. Diese Farbgebung ist sehr ansprechend. Alle Fahrzeuge sind in stets einwandfreiem und sauberem Zustand beobachtet worden.

Aus mir nicht bekannten Gründen nahm man von der Serienproduktion dieser Gelenkwagen LWS-66 Abstand und entwickelte sie weiter zu dem „einfachen" vierachsigen Typ LM-68. Beide Typen verwenden eine große Anzahl einheitlicher Bauteile, die zudem teilweise auch in älteren Wagen eingesetzt werden können. Es entstand dadurch ein hochmoderner Straßenbahnwagen, der allen Anforderungen eines neuzeitlichen Nahverkehrs gerecht wird. Der Typ LM-68 kann sowohl als Solowagen als auch in Doppeltraktion eingesetzt werden. Dadurch kann er besser als der Gelenkzug dem jeweiligen Verkehrsaufkommen angepaßt werden.

Bei Doppeltraktion werden die Wagen durch eine einfache Rohrkupplung verbunden. Die Steuerleitungen werden durch ein besonderes Kabel gekuppelt. Außerdem wird zwischen den beiden Wagen auf der rechten Seite ein gefedertes Gitter eingehängt, damit Fahrgäste beim Ein- und Aussteigen nicht vom anfahrenden Zug erfaßt werden können, denn ein besonderes Ab-

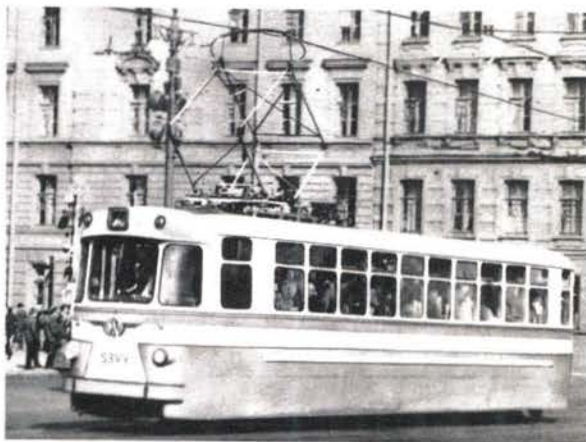


Bild 1 Dieser Wagentyp bildet gegenwärtig noch das Rückgrat des Leningrader Wagenparks. Er ist der unmittelbare Vorläufer des LM-68.

Bild 2 Der Wagen Nr. 1002, die saubere, moderne Formgestaltung ist auffällig



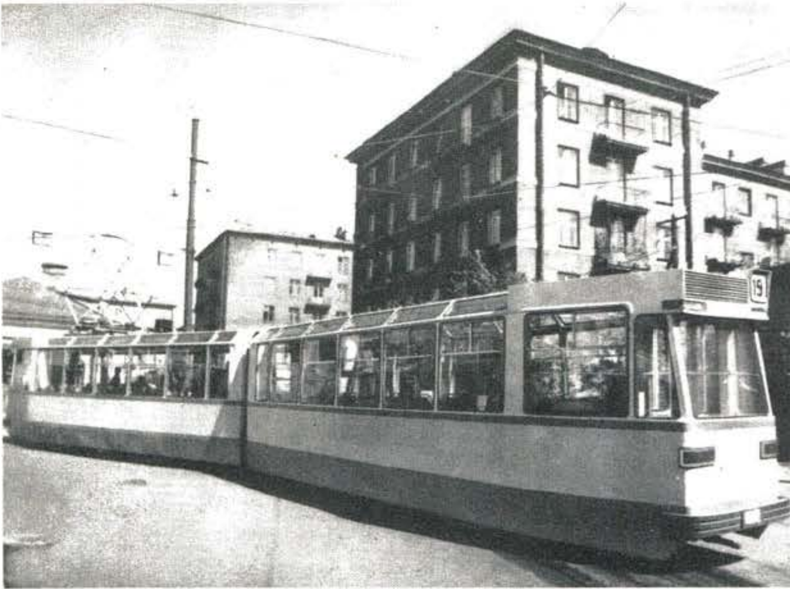


Bild 3 Gelenkzug Nr. 1002 des Typs LWS-66 an der Endstation beim Kino „Gigant“

fahrsignal wie bei uns ist in der Sowjetunion nicht üblich.
Die vierachsigen Wagen LM-68 sind von oben nach unten weiß-rot-grau lackiert. Sie sind bereits in sehr großer Anzahl im Einsatz und werden auch ständig weiter beschafft.
Interessant ist noch, daß die Linie außer durch das nachts erleuchtete Zahlenschild noch durch ein besonderes Nachtzeichen angegeben wird: durch zwei Lampen rechts und links oberhalb der Stirnfenster, deren Farbkombination ebenfalls die Linie angibt. Bei den neuen Wagen ist dieses Signal als Lichtstreifen ausgeführt.
Alle Wagen verkehren mit Zahlboxen und sind deshalb nur mit dem Fahrer besetzt. Hervorzuheben ist noch der geräuscharme Lauf der neuen Wagen.

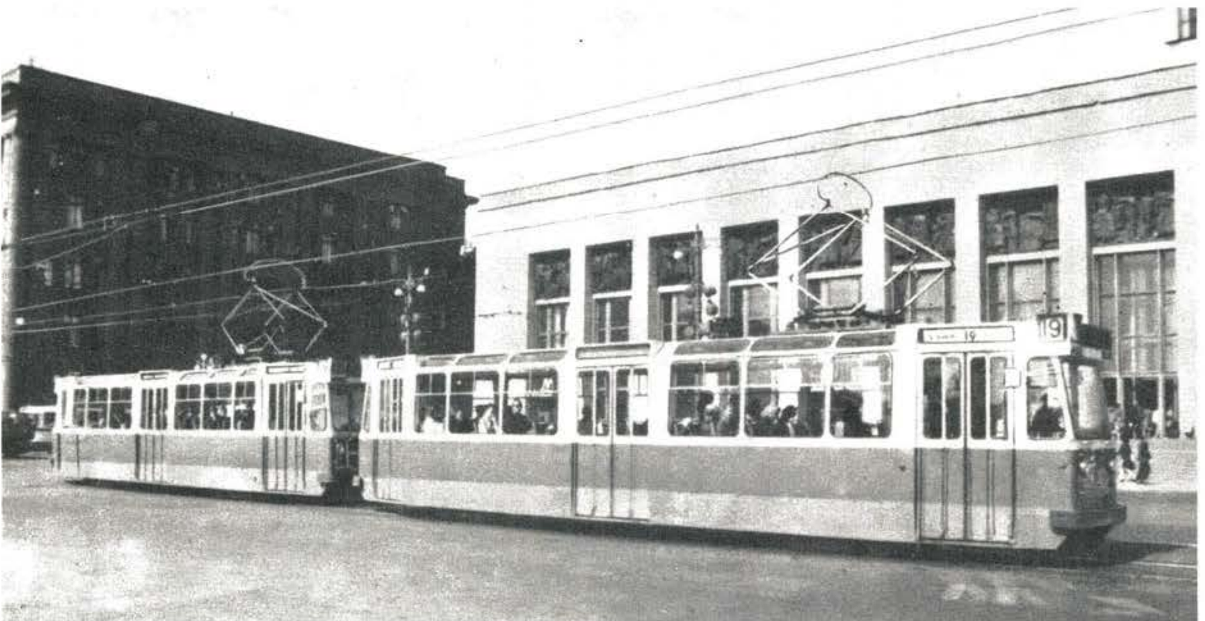
Technische Daten des Gelenkzuges LWS-66:

Spurweite	1 524 mm
Wagenlänge über Stirnwände	22 500 mm
Wagenbreite	2 550 mm
Drehzapfenabstand	7 500 + 7 500 mm
Drehgestellachsstand	1 940 mm
Laufkreisdurchmesser der Räder	700 mm
Kleinster befahrbarer Bogenradius	16 000 mm
Sitzplätze	44
Plätze gesamt	260
Motorleistung	4 × 60 kW
Eigenmasse	24 t
Höchstgeschwindigkeit	60···65 km/h

Literatur

Röber: Moderne Straßenbahngelenkwagen in Leningrad. Kraftverkehr, Heft 10/1969

Bild 4 Triebwagen LM 68 in Doppeltraktion vor dem bekannten Finnländischen Bahnhof *Fotos: Verfasser*



Dipl.-Ing. WOLFGANG LIST, Ing. Ing. HARALD KRÖGER

DIE KLEINBAHNEN DER ALTMARK

Die Altmärkische Eisenbahn-AG

Wer die kleine Kreisstadt Kalbe/Milde mitten im Herzen der Altmark, umgeben von fruchtbaren Feldern, saftigen Wiesen und grünen Kiefernwäldern, mit dem Zuge erreicht, wird — genau wie wir — über das moderne, ungewöhnlich große Empfangsgebäude erstaunt sein, das von gepflegten Grünanlagen umgeben ist. Unser Blick schweift über die großzügige Bahnhofsanlage, und unwillkürlich drängt sich die Frage auf, wieso dieses verträumte Städtchen in dieser Hinsicht so aus dem Rahmen des Üblichen fällt. Das Rätsel soll bald gelöst werden, denn wir wollen uns an diesem Sonntag, dem 4. Juli 1971, mit einigen Kleinbahn-Veteranen treffen, um gemeinsam mit ihnen Näheres über den Kleinbahn-Knotenpunkt Kalbe/Milde zu erfahren. Dank der guten Vorbereitung durch den damaligen Dienstvorsteher, Herrn Müller, bringen uns die folgenden Stunden angeregter Unterhaltung überraschend viele Erkenntnisse.

Wir gestatten uns, an dieser Stelle Herrn Müller sowie allen Eisenbahnern und Veteranen von Kalbe/M., die uns ein reichhaltiges Material zur Verfügung stellten und voller Stolz von „ihrer" Kleinbahn erzählten, unseren herzlichen Dank auszusprechen. Sie haben uns bei der Erarbeitung unserer Dokumentation „Die Kleinbahnen der Altmark" wertvolle Hilfe geleistet.

Der nachfolgende Beitrag stützt sich außer auf diese Erzählungen auch auf die handschriftliche Chronik des Betriebes, den Auszug aus dem Handelsregister und auf viele Fakten, die durch die mühevolle Kleinarbeit der Mitglieder der AG 7/32 Stendal zusammengetragen wurden. Als Ergänzung zu den Ausführungen verweisen wir auf die beiden Beiträge [1] und [2], die zur Abrundung dieses Aufsatzes dienen sollen.

Da sich die Entwicklung der „Altmärkischen Eisenbahn-AG" in mehreren Stufen vollzog, wollen wir in chronologischer Reihenfolge vorgehen und bis in das vorige Jahrhundert zurückblenden ([3], [4], [5]). Wir verwenden dabei auch die derzeitige Originalschreibweise der Ortsnamen.

Die Entwicklungsgeschichte der „Altmärkischen Eisenbahn-AG"

Schon vor der Jahrhundertwende war die Altmark ein Hauptanbaugebiet von Kartoffeln, Zuckerrüben und Getreide.

Entsprechend der damaligen Gesellschaftsordnung lagen die Produktionsmittel vollständig in privater Hand, und eine größere Anzahl Güter besaßen kapitalkräftige Junker und Großgrundbesitzer sowie viele Tausend bäuerliche Wirtschaften sorgten für das Aufkommen an Rohstoffen und Nahrungsmitteln. Die fortschreitende Industrialisierung des damaligen Deutschland und

Bild 1 Gleisanlagen des Bf Kalbe/M. aus der Vogelperspektive. Im Hintergrund der Dampflokschuppen; die schräge Bahnsteigkante deutet noch auf den Gleisverlauf von der Ga zum Gleis 1 hin.





Bild 2 Die Kalber Lokbehandlungsanlage reizt den Bastler direkt zum Nachbau an

sein Kampf um eine Weltvormachtsstellung forderten auch von der Landwirtschaft erhebliche Anstrengungen, die Produktion zu erhöhen. Diesem Ruf konnten jedoch nur die großen Güter folgen, was in der schonungslosen Ausnutzung von Grund und Boden (Monokulturen!) und der Ausbeutung ungezählter Tagelöhner besonders seinen Ausdruck fand. Die nun erzeugten erheblichen Mengen jener Produkte konnten auf die Dauer nicht mehr ohne weiteres mit den gebräuchlichen Pferdefuhrwerken zu den Verbrauchern und Verarbeitungszentren transportiert werden. Das Eisenbahnnetz war damals noch sehr weitmaschig, denn es gab nur die Staatsbahnen Berlin—Stendal—Öbisfelde—Hannover, Berlin—Stendal—Salzwedel—Uelzen, Magdeburg—Stendal—Wittenberge und die staatliche Sekundärbahn Oebisfelde—Salzwedel. Die Altmark mußte daher dringend durch Kleinbahnen erschlossen werden. Diesem Vorhaben kam auch das Kleinbahngesetz vom 28. Juli 1892 entgegen, das bei Anlage und Betrieb von untergeordneten Bahnen spürbare finanzielle Erleichterungen versprach, da stark vereinfachte Betriebsverhältnisse zugelassen waren. Auch bei den Großgrundbesitzern der Altmark im Verein mit Großbauern und Industriellen entstand der Gedanke, diese günstigen Bedingungen für sich auszunutzen und eine schmalspurige Kleinbahn als Verbindung zu den Linien Stendal—Oebisfelde und Oebisfelde—Salzwedel anzulegen. So eröffnete die „Altmärkische Kleinbahn G. m. b. H." mit Sitz in Klötze am 27. August 1897 nach nur einjähriger Bauzeit ihren ersten Streckenabschnitt zwischen Klötze und Faulenhorst bei Wernstedt. Bereits am 14. Januar 1901 konnte die gesamte, 47 km lange 750-mm-spurige Kleinbahn bis Vinzelberg dem öffentlichen Verkehr übergeben werden. In Klötze und Vinzelberg existierten Umladerampen, um die Massengüter in die normalspurige Bahn umzuladen.
Schon ab 1905 traten bei der Gesellschaft erste Verschuldungen ein, da inzwischen eine Konkurrenzfirma eine fast parallel verlaufende normalspurige Kleinbahn gebaut hatte. Dadurch wurde das Einzugsgebiet der ersteren Bahn erheblich beschnitten. Der Konkurrent war die „Kleinbahn-AG Bismark—Calbe a. M.—Beetzendorf", die im Jahre 1899 durch die bekannte Firma Lenz & Co, Berlin, diese 43 km lange Strecke bauen ließ. Mit der Betriebsleitung wurde die Betriebsabteilung Altona der Fa. Lenz & Co betraut. Maßgeblichen Einfluß auf das Zustandekommen dieses Projektes übte u. a. der Graf von der Schulenburg aus Beetzendorf, ein Großgrundbesitzer, aus. Er veranlaßte auch, daß die berührten 30 Gemeinden den Grund und Boden für den Bahnkörper kostenlos hergaben und setzte sich mit Erfolg dafür ein, daß die Vermessungsarbeiten von einem Berliner Eisenbahn-Regiment (billigste Arbeitskräfte!) ausgeführt wurden. Die Kleinbahn verband die Strecken Berlin—Stendal—Salzwedel—Uelzen und Oebisfelde—Salzwedel. Infolge der von vornherein gewählten Normalspur und der günstigeren Linienführung konnte diese Kleinbahn sofort erhebliche Einnahmen erzielen und an eine Erweiterung ihres Streckennetzes denken. Im Jahre 1903 wurde der neue Abschnitt Beetzendorf—Diesdorf (17 km) in Betrieb genommen, und die Gesellschaft nannte sich nun „Kleinbahn-AG Bismark—Calbe a. M.—Beetzendorf—Diesdorf". Im gleichen Jahr wurde auch der Betriebsvertrag mit der Fa. Lenz & Co gelöst, und die Betriebsleitung übernahm ein technisch vorgebildeter höherer Provinzialbeamter auf Grund eines mit dem Provinzialverband in Merseburg abgeschlossenen Vertrages. Dieser Beamte war zugleich Vorsitzender des Vorstandes der AG. Diese Regelung wurde bis zur Enteignung der AG beibehalten.
In dieser Zeit wurde auch die Eisenbahnverbindung der beiden Städte Gardelegen und Calbe hergestellt. Die 22 km lange normalspurige Strecke wurde am 25. März 1904 dem Verkehr übergeben und gehörte der „Kleinbahn-AG Gardelegen—Calbe a. M.". Von Anfang an übernahm die „Kleinbahn-AG Bismark—Calbe a. M. —Beetzendorf—Diesdorf" die Betriebsführung, und noch im selben Jahr erfolgte die Vereinigung beider Geselschaften zur „Kleinbahn-AG Bismark—Gardelegen—Diesdorf". Nun umfaßte das Streckennetz schon 82 km. Die Kleinbahn kreuzte in Groß Engersen die Strecke der „Altmärkischen Kleinbahn G. m. b. H.". Beide Gesellschaften versuchten, ihren Einflußbereich weiter auszudehnen. Während letztere plante, die Strecke über Lüderitz nach Tangermünde (Elbhafen!) einerseits und andererseits nach Diesdorf zu verlängern, was beides nicht verwirklicht wurde, ging die „große" Kleinbahn bereits daran, die nächsten 12 km Gleise von Diesdorf nach Wittingen zu verlegen. In Wittingen bot es sich an, die Kleinbahn an die bereits bestehenden Strecken Celle—Wittingen, Oebisfelde—Wittingen und Isenbüttel—Wittingen—Wieren anzu-

schließen. Am 1. August 1909 wurde der Betrieb auf dem neuen Teilstück eröffnet und ein Gemeinschaftsbahnhof für die drei Kleinbahn-Strecken errichtet. Diese Anschlußmöglichkeit an das Osthannoversche Kleinbahnnetz und an die Staatsbahn Isenbüttel—Wieren belebte die Verkehrsentwicklung auf der nunmehr 94 km langen Kleinbahn außerordentlich, waren doch viele Anschlußstellen vorhanden, was auf die Erhöhung der Frachteinnahmen von wesentlicher Bedeutung war. Die Gesellschaft nannte sich von jetzt an „Kleinbahn-AG Bismark—Gardelegen—Wittingen". Der nächste Schritt zum weiteren Ausbau war die Eröffnung einer Verbindungsstrecke zwischen Rohrberg und Zasenbeck, und am 1. Oktober 1911 konnte der erste Zug diese 17 km lange Trasse befahren. Bis zum Ersten Weltkrieg fand keine Erweiterung mehr statt, denn noch war die „Altmärkische Kleinbahn G. m. b. H." in der Lage, den Betrieb auf ihrer Schmalspurbahn recht und schlecht aufrechtzuerhalten. Doch die Auswirkungen des verheerenden Völkermordens wurden auch bei den Kleinbahnen bald spürbar. Im Jahre 1913 betrug z. B. das Verkehrsaufkommen der „Kleinbahn-AG Bismark—Gardelegen—Wittingen" 405 000 Personen und 240 000 t Güter, während es in den Kriegsjahren um 50 000 Personen und 60 000 t Güter zurückging. Noch wesentlich spürbarer waren die Auswirkungen bei der Schmalspurbahn, denn sie stand nach dem Krieg vor der Entscheidung, den Betrieb entweder völlig einzustellen oder ein Teilstück auf Normalspur umzubauen und den Rest stillzulegen. Der große Konkurrent nutzte die Zwangslage dahingehend aus, daß die Umbau- und Stillegungsmaßnahmen in den Jahren 1926/27 abgeschlossen wurden und der nunmehr normalspurige Teil Klötze—Groß Engersen im Jahre 1927 der „Kleinbahn-AG Bismark—Gardelegen—Wittingeni einverleibt wurde. Das Reststück bis Vinzelberg wurde abgebaut. Die AG nannte sich ab 1927 „Altmärkische Kleinbahn-AG". Sie betrieb ein 127 km langes Kleinbahn-Netz und verfügte damit über ein Viertel der gesamten, 444 km umfassenden altmärkischen Kleinbahnstrecken. Das Güterverkehrsaufkommen betrug 1930 bereits 360 000 t. Milch und Butter wurden in besonderen Eilkurswagen zu den Verbrauchern befördert, und die jährlichen Viehauktionen in Bismark sicherten der AG erhebliche Einnahmen durch die umfangreichen Viehtransporte. Neben den bereits aufgeführten Gemeinschaftsbahnhöfen bestanden seit dem Umbau der schmalspurigen Salzwedeler Kleinbahnen in Normalspur (1926/28) weitere in Badel und Diesdorf sowie mit der Stendaler Kleinbahn in Bismark-Anschluß (heute: Hohenwulsch) und mit der Kleinbahn Gardelegen-Neuhaldensleben-Weferlingen in Gardelegen-Anschluß. 1937 bestand der Fahrzeugpark aus 11 Lokomotiven (neun in Kalbe, eine in Diesdorf, eine in Zasenbeck), drei Triebwagen, 15 Personen-, acht Post- und Gepäcksowie 68 Güterwagen. 163 Angestellte und 31 Agenten standen zu dieser Zeit im Dienste der Gesellschaft. Bei den 46 Bahnhöfen und Haltestellen gab es acht Übergangsbahnhöfe zur Reichsbahn.

Die gesicherte Wirtschaftslage der Gesellschaft erlaubte es, im Jahre 1938 das alte Backstein-Empfangsgebäude abzureißen und an gleicher Stelle ein wesentlich größeres, moderneres aufzubauen. Das war also unseres Rätsels Lösung!

Mitten im Zweiten Weltkrieg fand dann die letzte Umbenennung der Gesellschaft statt. Welche Ereignisse oder Maßnahmen dazu führten, ließ sich nicht mehr feststellen, da die Führung der Betriebschronik am 15. März 1937 endet. Die Kleinbahn hieß nunmehr seit dem 30. Juli 1943 „Altmärkische Eisenbahn-AG".

Als nach der Befreiung Deutschlands durch die Rote Armee und nach der Zerschlagung des Faschismus endlich alle Anlagen der Bahnen in die Hände des Volkes

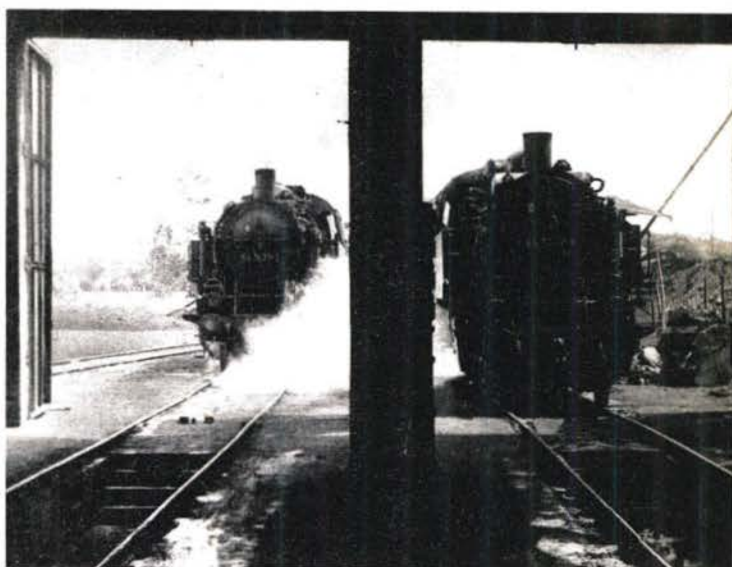


Bild 3 Es herrscht hier noch echte Dampflokatmosphäre

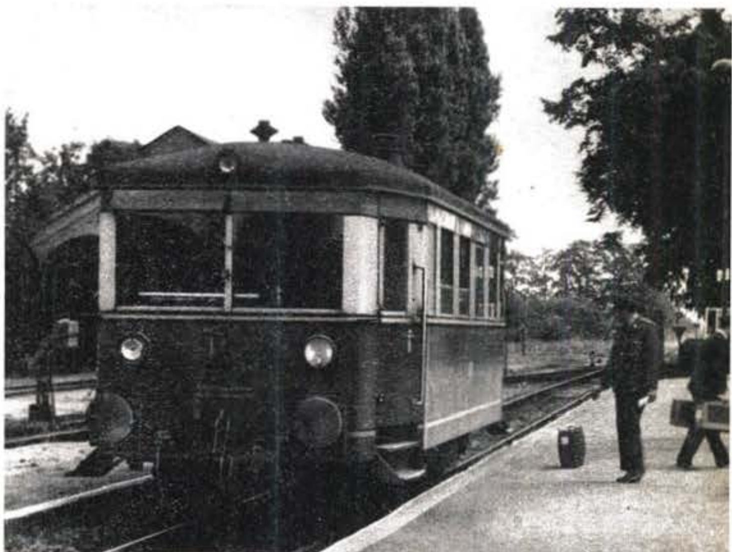


Bild 4 Auch das ist ein Veteran!

Bild 5 Die Eisenbahnfreunde bedanken sich herzlich bei den Eisenbahnern und Veteranen von Kalbe/M. für die großzügige Unterstützung bei ihrer Dokumentationsarbeit

Fotos: List (3), Kröger (2)



Tabelle 1 [6], [7]: Die Dampfloks der Altmärkischen Eisenbahn-AG (Stand 1948)

Betr.-Nr.	Fabr.-Nr.	Baujahr	Hersteller	Gattung	spätere DR-Nr.
181	1173	1899	Hohenzoll.	Bn2, L22.12	986202
182	1174	1899	Hohenzoll.	Bn2, L22.12	986203
194	10329	1910	Henschel	Bn2, L22.12	986217
201	13030	1914	Henschel	Ch2, Gt33.12	896277
202	13031	1914	Henschel	Ch2, Gt33.12	896278
203	20572	1925	Henschel	Ch2, Gt33.12	896279
204	21447	1929	Henschel	Ch2, Gt33.12	896281
205	21809	1931	Henschel	Ch2, Gt33.15	896376
282	342	1897	Hagans	Cn2, Gt33.10	896006
283	350	1898	Jung	Cn2, Gt33.10	896007
406	26499	1942	Henschel	1'C1', Pt35.16	756687

Tabelle 2 [7]: Die Triebwagen der Altmärkischen Eisenbahn-AG (Stand 1948)

Betr.-Nr.	Baujahr	Kraftübertragung	Bemerkungen
33	1935	diesel-mechanisch	2-achsig
35	1937	diesel-mechanisch	2-achsig
95	1925	diesel-mechanisch	4-achsig
61	1928	ohne	Beiwagen C-PP

Tabelle 3 [7]: Der Wagenpark der Altmärkischen Eisenbahn-AG 1948

Anzahl	Betr.-Nr.	Typ	Baujahre
7	1–4, 6–8	BC	1900, 1903, 1911
6	22–27	C	1900, 1903, 1911
7	51–57	Post u. Gep.	1899, 1903, 1909, 1910
1	101	Unfallgerätewagen Gw	1899
3	102–104	G	1899, 1910
2	2107, 2108	Chs	1942
12	202–213	X	1885, 1886, 1889, 1900, 1910

Außerdem wurden in den Reichsbahn-Wagenpark 68 2-achsige Güterwagen eingestellt:
9 Gw, 21 G, 4 H, 19 Ow und 15 O.

Tabelle 4 [7]: Täglicher fahrplanmäßiger Verkehr

Strecke	1947		1948	
	DZP	TWZP	DZP	TWZP
Bismark-Kalbe	1	1	1	1
Kalbe-Beetzendorf	1	1	1	2
Beetzendorf-Diesdorf	2	–	1	1
Beetzendorf-Hanum	2	–	1	1
Gardelegen-Kalbe	2	1	2	–
Klötze-Kalbe	1	1	1	1

Abkürzungen: DZP = Dampfzugpaar
TWZP = Triebwagenzugpaar

Verkehrsaufkommen

Art	Geschäftsjahr 1945/46	1946/47
beförderte Personen	858781	1068224
täglicher Durchschnitt	2927	2353
Expreßgut	136 t	333 t
Eil- und Frachtstückgut	2015 t	2753 t
Wagenladungen	171404 t	211026 t

Gegenüber 1946/47 stieg der Güterverkehr 1947/48 um ca. 8 % und der Personenverkehr ging um ca. 3 % zurück.

überführt wurden, ging man auch daran, die privaten Kleinbahnen der Altmark zu enteignen.

Gemäß Verordnungsblatt für die Provinz Sachsen Nr. 33 vom 10. August 1946 (S. 351 ff.) ist die „Altmärkische Eisenbahn-AG" für die Provinz Sachsen enteignet worden. Nachdem sie 1948 in die „Vereinigung Volkseigener Betriebe des Verkehrswesens Sachsen-Anhalt" überführt wurde, war es nur noch ein kleiner Schritt bis zur Übernahme durch die Deutsche Reichsbahn mit Wirkung vom 1. April 1949.

Bis zum 31. Dezember 1949 wurde die Kleinbahn noch wirtschaftlich getrennt von der Reichsbahn geführt und ab 1. Januar 1950 mit ihr verschmolzen. Damit ging die größte der altmärkischen Kleinbahnen endlich in die Hände derer über, die sie in all den Jahrzehnten gebaut und betrieben hatten.

Kalbe/Milde heute

Seitdem ist Kalbe/M. ein Nebenbahn-Knotenpunkt, und noch heute läßt die ganze Anlage des Bahnhofes ahnen, welch umfangreicher Betrieb hier einmal abgewickelt wurde. Hier fuhren Züge in drei Richtungen ab:

- von Bahnsteig 1 in Richtung Bismark
- von Bahnsteig 2 in Richtung Badel, hier erfolgte die Trennung nach Beetzendorf und Salzwedel
- von Bahnsteig 3 in Richtung Wernstedt mit Trennung nach Gardelegen und Klötze

Es soll hier noch kurz nachgetragen werden, daß nach der Vereinigung mit der „Altmärkischen Kleinbahn G.m.b.H." die Strecke von Klötze in Wernstedt an das Netz der „Kleinbahn-AG Bismark-Gardelegen-Wittingen" eingebunden wurde, womit Groß Engersen den Charakter eines Kreuzungsbahnhofes verlor.

Die Gardelegen/Klötzer Seite ist seit 1971 völlig stillgelegt worden, und auch der Streckenteil Gardelegen—Wernstedt wurde 1971 abgebaut. Alle anderen Gleise sind noch in Betrieb, lediglich die Gleisverbindung von der Güterabfertigung zum Gleis 1 ist seit mehreren Jahren nicht mehr vorhanden, da kein Eilgut mehr abgefertigt wird.

Ein Besuch in Kalbe/M. bereitet dem Eisenbahnfreund viel Freude, kann man doch noch Dampflokomotiven der Baureihe 64 und kleine Triebwagen (z. B. der Bauart Mylius) im Betrieb sehen. Noch heute verspürt man auf diesem liebevoll gepflegten Bahnhof den Pulsschlag regen Lebens, gepaart mit einem kräftigen Schuß Kleinbahn-Romantik.

Quellennachweis

[1] Dipl.-Ing. Wolfgang List, Ing. Ing. Harald Kröger: „Altmärkische Kleinbahnen – eine kleine Plauderei". In: „Der Modelleisenbahner" Jahrgang 20, Heft 2/1971, S. 39–45

[2] Dipl.-Ing. Wolfgang List, Ing. Ing. Harald Kröger: „Altmärkische Kleinbahnen – eine Auswahl ihrer Bahnanlagen". In: „Der Modelleisenbahner" Jahrgang 20, Heft 10/1971, S. 296–304

[3] „Chronik des Betriebes": Handschriftliche Chronik der Altmärkischen Kleinbahn-AG vom 15. 3. 1937 (Bhf. Kalbe/Milde)

[4] Beglaubigte Abschrift aus dem Handelsregister Abt. B Nr. 3 (Bhf. Kalbe/Milde)

[5] Egon Ziegler, Günter Illiger: „Verkehrsentwicklung der Stadt Klötze – Der Kampf um den Eisenbahn-Anschluß" Klötze 1966 (unveröffentlicht)

[6] „Umzeichnungsplan für die von den nichtreichsbahneigenen Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs in der sowjetischen Besatzungszone übernommenen Lokomotiven – Vollspur und Schmalspur – Berlin 12. 12. 1949"

[7] 48. und 49. Geschäftsbericht der Altmärkischen Eisenbahn-AG für die Geschäftsjahre 1946/47 und 1947/48 (Bhf. Kalbe/Milde)

Die Treffen „Junger Eisenbahner" 1973

Im Zeichen der Vorbereitung der X. Weltfestspiele der Jugend und Studenten

Die Jugendkommission des Präsidiums des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR ruft alle

- Arbeitsgemeinschaften „Junger Eisenbahner" an den Schulen, Pionierhäusern und in anderen außerschulischen Einrichtungen, unabhängig von ihrer Mitgliedschaft im DMV der DDR;
- Jugendgruppen der Arbeitsgemeinschaften des DMV der DDR und
- Brigaden an den Pioniereisenbahnen

zur Teilnahme an den Treffen „Junger Eisenbahner" 1973 auf, die im März/April 1973 in den Bezirken stattfinden werden. Die Sieger der Bezirksvergleiche nehmen am zentralen Treffen in der Zeit vom 4. bis zum 6. Mai 1973 in Dresden teil, während die mit dem Diplom des Präsidenten des DMV der DDR ausgezeichneten Arbeitsgemeinschaften ihre Exponate zu den Weltfestspielen im August 1973 in Berlin vor der Jugend aus allen Ländern der Erde in einer Ausstellung vorführen werden.

Diese hohe Auszeichnung müssen sich die Arbeitsgemeinschaften durch ihre intensive und ideenreiche Gemeinschaftsarbeit bei der Erfüllung des Pionier-Auftrages für das Schuljahr 1972/73 „Mit guten Taten überall — voran zum X. Festival" bzw. des FDJ-Auftrages „Lernt und arbeitet für unsere Republik — vorwärts zu den X. Weltfestspielen" erkämpfen.

Wir wollen mit den Exponaten zu den Treffen „Junger Eisenbahner" im Jahre 1973 allen Freunden des Friedens, die im Sommer in unserer Republik zu Gast weilen, zeigen, welche Liebe und Unterstützung die Partei der Arbeiterklasse und unser Staat unseren Kindern und Jugendlichen gewähren, damit sie eine vielseitige, lebensfrohe und interessante Freizeit erleben können. Bei unserer Beschäftigung mit dem Modellbau oder mit den Gesetzmäßigkeiten der Betriebsführung der Eisenbahn lernen wir, die Arbeit der werktätigen Menschen zu achten, Verantwortung zu tragen und Schwierigkeiten zu meistern.

Nicht überall in der Welt haben die Kinder und Jugendlichen solche Möglichkeiten für die Entfaltung ihrer Persönlichkeit. Die Exponate sollen darum unseren Gästen Ansporn geben in ihrem Kampf für eine glücklichere Welt, sie sollen ihnen zeigen, zu welchen hervorragenden Taten unsere Pionier- und FDJ-Kollektive fähig sind.

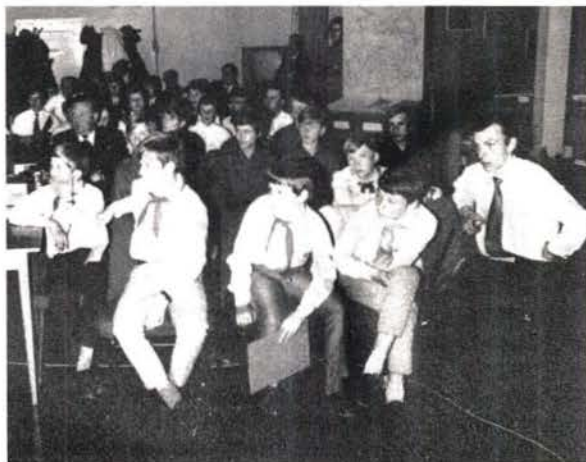
Die Treffen „Junger Eisenbahner" 1972 geben Anlaß genug, optimistisch zu sein, denn die Ausstellungen und Verteidigungen der Exponate haben die Jury stets erkennen lassen, daß noch höhere Leistungen durch eine planmäßige und zielgerichtete Gemeinschaftsarbeit möglich sind. Wir wollen daher den Aufruf zum Spezialistentreffen 1973 damit verbinden, daß wir Euch mit einigen wesentlichen Eindrücken und Erfahrungen aus dem Jahre 1972 vertraut machen, um damit zugleich Anregungen für Eure Arbeit zur Vorbereitung der Spezialistentreffen 1973 zu geben.

Im Vergleich zu den Vorjahren wurde diesmal in hohem Grade deutlich, daß der Pionier- und FDJ-Auftrag sehr gut zum Maßstab und als Zielsetzung der außerschulischen Arbeit in den Pionier- und Schülerarbeitsgemeinschaften unseres Verbandes gemacht werden kann. Dabei zeigte sich insbesondere, daß die Originalität der Exponate sehr gut mit der Verallgemeinerungsfähigkeit und mit einfachen Nachnutzungsmöglichkeiten verbunden werden kann. So gestaltete beispielsweise die AG 1/28 von der Karl-Liebknecht-Oberschule in Ketzin/Havel eine Modellbahnwandzeitung. Schon zum Bezirkstreffen 1971 erhielt diese Gruppe im Bezirk Berlin das Diplom des Vorsitzenden des Bezirksvorstandes für die mit Leben erfüllte, sich im wahrsten Sinne des Wortes „bewegende" Wandzeitung zur Demonstration der Bedeutung des Containertransportsystems. 1972 konnte dieses Kollektiv das Diplom des Präsidenten des Verbandes erhalten, weil die ursprüngliche Idee in sehr schöner Weise weiterentwickelt wurde. Die Würdigung des VIII. Parteitages der SED kann ebenso wie die Rolle und Bedeutung

Bild 1 Die AG 6/10, 1. POS Merseburg, verteidigt ihr Exponat



Bild 2 Blick in den Tagungsraum. Mit großer Aufmerksamkeit verfolgen die anderen Mannschaften die Verteidigung.
Fotos: Gerd Sauerbrey, Erfurt



unserer Freundschaft zur Sowjetunion anschaulich und lebensnah unter Verwendung modelleisenbahntechnischer Bauelemente und einer sich in der Wandzeitung bewegenden Zugeinheit dargestellt werden. Wir wünschten uns mehrere solcher Wandzeitungen in den Schulen und Betrieben unserer Republik. Wir würden nicht nur flüchtig an ihnen vorübereilen, sondern stehenbleiben, und dieser oder jener publizierte Gedanke wird uns die Politik unserer Partei und Regierung dann noch verständlicher erscheinen lassen.

Ein weiteres Exponat, das mit dem Diplom des Präsidenten ausgezeichnet werden konnte, ist das Funktionsmodell der Arbeitsgemeinschaft 5/14, Saßnitz, zum Thema: Rationeller Transport von Müll und Sekundärrohstoffen in Containern. Hier wurde ein guter Beitrag geleistet, um die Bemühungen im Wettbewerb „Schöner unsere Städte und Gemeinden — mach mit" und im Kampf gegen die Umweltverschmutzung aktiv zu unterstützen.

Die beiden genannten Exponate sind verschieden in ihrer Aussage und in ihrer Art und Weise, aber beiden ist das Bemühen gemeinsam, durch die Arbeit in unseren Arbeitsgemeinschaften einen aktiven Beitrag für die Lösung der vielfältigen Aufgaben zur Stärkung unserer Republik zu leisten. Hier eine Gedankenstütze, dort eine Empfehlung.

Noch einen Schritt weiter gingen die Mitglieder der Brigade 5 der Pioniereisenbahn Berlin, die eine praktisch anwendbare Erweiterung der Auskunftsbehelfe für die Berliner Fernbahnhöfe entwickelten. Sie haben damit zugleich bewiesen, daß es für die Neuererbewegung kein „zu jung" geben kann, denn zur Lösung dieser Aufgabe hatten sie eine reguläre Neuerervereinbarung mit der Gruppe Reiseverkehr des Reichsbahnamtes 1 abgeschlossen. Wir halten diese Art und Weise des Heranführens der Schüler und Lehrlinge an die schöpferische Arbeit, die Forderung nach echten Ergebnissen verbunden mit Vertrauen zu den Fähigkeiten der Jugendlichen für ein hervorragendes Ergebnis der Jugendarbeit. Die Rechenschaftslegung der Berliner Mädel und Jungen vor der Jury zeigte, daß aus der Begeisterung am Erfolg, aus der Freude, Nützliches geschaffen zu haben, schon weitere Ideen und Vorstellungen geboren wurden, um den Eisenbahnern bei der Verbesserung des Berufs- und Reiseverkehrs zu helfen. Die Direktive des VIII. Parteitages hat bekanntlich die Erhöhung der Qualität des Reise- und Berufsverkehrs als bedeutende Aufgabe des Verkehrswesen unterstrichen. Die Berliner Pioniereisenbahner haben das nicht nur gelesen, sie haben getreu nach dem Pionierauftrag auch danach gehandelt.

„Vorwärts zu den X. Weltfestspielen" ist eine ähnliche Aufforderung zur Entfaltung aller Initiativen in der außerschulischen Tätigkeit, um dem Beispiel der Berliner Pioniereisenbahner zu folgen. Es ist nicht möglich, alle Exponate des zentralen Treffens „Junger Eisenbahner" hier umfassend zu würdigen. Bereits die bisher genannten Exponate und Aktivitäten machen die Vielfalt der Jugendarbeit unseres Verbandes offenkundig.

Dabei kann es keine einengende Gängelei und Bevormundung geben. Es muß vermieden werden, einzelnen Interessengebieten den Vorrang einzuräumen und andere zu vernachlässigen. Alle Interessengebiete, die vom DMV der DDR gepflegt und gefördert werden, müssen auch in der Jugendarbeit zur Geltung kommen. In diesem Sinne appellieren wir auch an die DMV-Kollektive „Freunde der Eisenbahn", ihre Erfahrungen und Kenntnisse den Dokumentaristen und Geschichtsforschern unter den jungen Eisenbahnern zu vermitteln, denn die herausragende und durch ein Diplom gewürdigte Dokumentation des Einzelteilnehmers Helmut Jahn aus der Arbeitsgemeinschaft „Elstertal" (3/29) kann nicht darüber hinwegtäuschen, daß die Anleitung auf diesem Gebiet noch nicht ausreichte, um den anderen Pionieren dieses Interessengebietes einen Erfolg in Form eines Diploms oder Ehrenpreises zu ermöglichen.

Die Jugendkommission ist sich bewußt, daß dieser Appell zur weiteren Verbreiterung der Skala der Exponate eine kontinuierliche Verbesserung der Jury-Arbeit in Inhalt und Methodik erfordert. So, wie die Pioniere und Schüler mit großem Ideenreichtum an die Vorbereitung der X. Weltfestspiele der Jugend und Studenten herangehen, so wird die Jury mit gleichem Elan sich an das steigende Niveau anpassen, um zu garantieren, daß auf der Ausstellung im August 1973 in Berlin auch wirklich die Exponate mit echter Vorbildwirkung und mit hohem Grad an Verallgemeinerungsfähigkeit gezeigt werden.

Wollen wir den Rückblick auf das Schuljahr 1971/72 mit der Hoffnung abschließen, daß wir uns 1973 auf den Treffen „Junger Eisenbahner" in der gleichen Atmosphäre wiedertreffen wie 1972, die durch vorbildliche Disziplin, Kameradschaftlichkeit der Delegationen untereinander, aufrichtige Anerkennung der Leistung des Besseren und intensiven Erfahrungsaustausch gekennzeichnet war.

Der größte Gewinn für jeden Teilnehmer ist ein Schatz von Erfahrungen, den die Treffen „Junger Eisenbahner" in sich bergen, darum sollte keine Arbeitsgemeinschaft zögern, bis zum 15. Februar 1973 ihre Teilnahmeerklärung beim zuständigen Bezirksvorstand des DMV der DDR abzugeben. Die Bezirke entsprechen der Territorialstruktur der Reichsbahndirektionen.

Jugendkommission des Präsidiums

Etwas ungewöhnlich, diese Seiltänzerin, nicht wahr?
Zeichnung: Helmut Oberländer, Berlin



Eine H0-„Schlafzimmer-Anlage"

2500 Arbeitsstunden benötigte unser Leser, Herr Bernd Schreiter aus Berlin, für den fünfjährigen Aufbau seiner 3 × 1,8 m großen H0-Anlage. Nur dank des großen Verständnisses seiner Ehefrau war die Unterbringung der Heimanlage in der 2-Zimmer-Neubauwohnung möglich: Aufgehängt an einer speziellen Drehvorrichtung befindet sich die Anlage im Schlafzimmer! Der Rahmen ist in Kastenbauweise hergestellt und in zwei Hälften zerlegbar, so daß alles „auf Stoß" gearbeitet werden mußte. Drei Höhenniveaus sind vorhanden: Grundplatte ± 0, 10 cm und 20 cm, so daß unter Einbeziehung der Aufbauten eine maximale Höhe von + 50 cm erreicht wird. Eingleisige Hauptstrecke, die den Bf „Falkensee" berührt und auf welcher im Gegenzugverkehr gefahren wird, und eine zweigleisige Hauptstrecke, die durch den Bf „Neuenburg" führt, stellen die Hauptgleisanlagen dar, während eine eingleisige Güterstrecke vom Bf „Neuenburg" abzweigt. Dieser Bahnhof verfügt über vier Durchfahrgleise und ein mittleres Bw.

80 m Pilz-Gleise, vier DKW und 27 Weichen wurden eingebaut. 90 Strecken-Fahrleitungs- und 19 Turmmaste tragen die Fahrleitung der voll elektrifizierten Anlage.



1

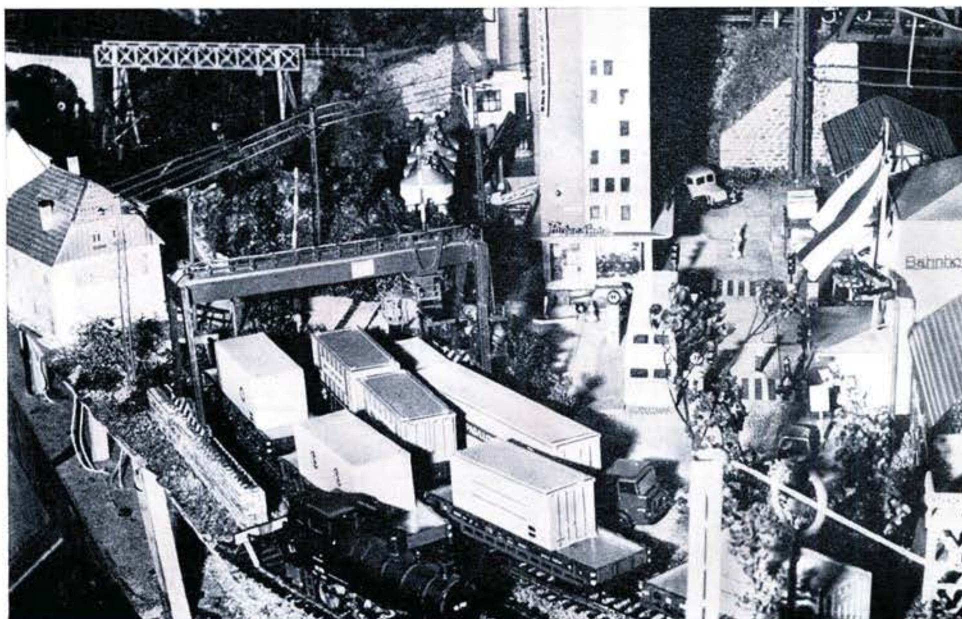
Bild 1 Der Eilgüterzug, gefördert von einer BR 120 der DR, überquert über mehrere Brückenbauwerke die anderen unten liegenden Bahnanlagen. Jeder Quadratzentimeter wurde auf dieser großen Heimanlage ausgenutzt, ohne daß man von einer ausgesprochenen Überladung sprechen kann.
Bild 2 Auch ein liebevoll ausgestalteter Anlagenausschnitt; man beachte zum Beispiel das selbst angefertigte Tunnelportal, welches soeben der LVT verläßt. Ein kleiner Hinweis sei erlaubt: Die Mauerwerknachbildung im Durchlaß (Bildmitte unten) würde besser wirken, hätte man das Prägepapier so verwandt, daß die Längsfugen auch tatsächlich horizontal verlaufen!
Bild 3 Dem Zug der Zeit entsprechend wurde auch ein kleiner Container-Bahnhof angelegt, der interessante Rangiermanöver bietet

Fotos: B. Schreiter, Berlin

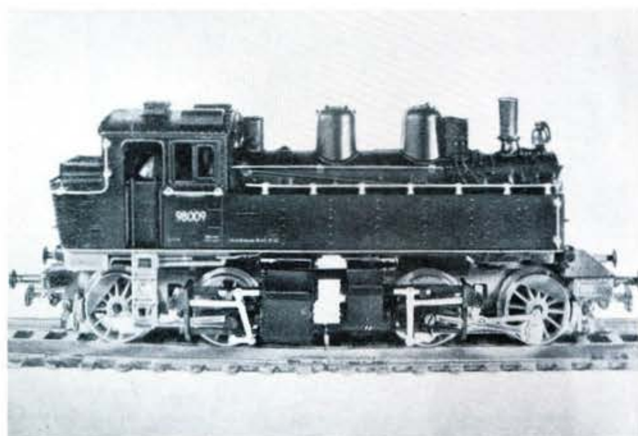
2



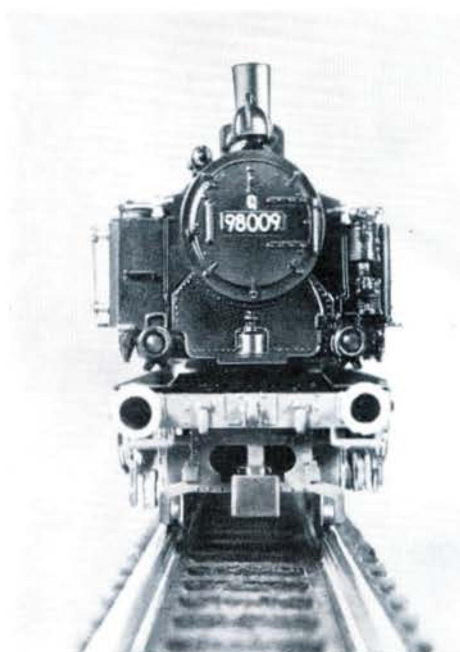
3



WIR STELLEN VOR



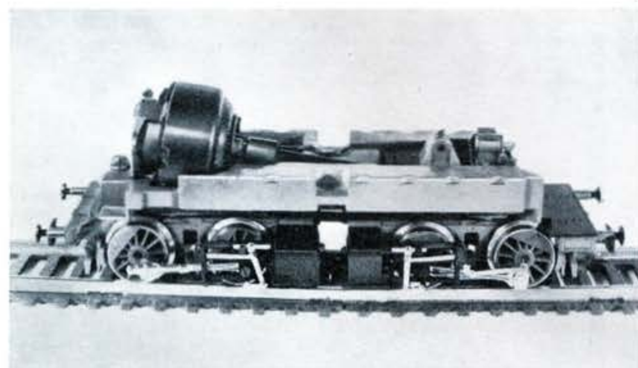
1



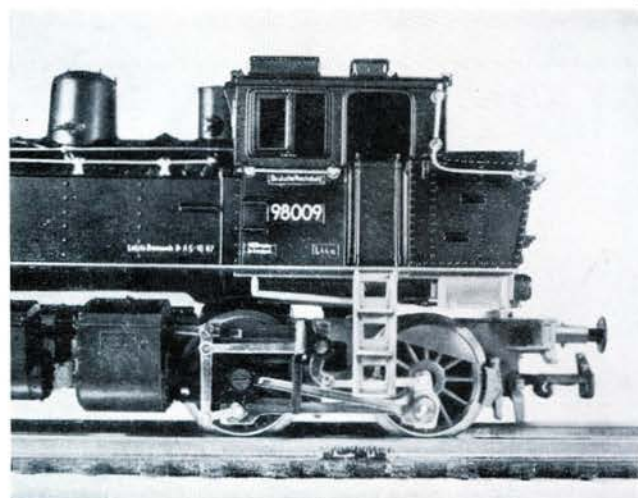
2

H0-Modell der Baureihe 98° der DR von Rivarossi, Como

3



4



Dieser italienische Hersteller von Modellbahnartikeln in den Nenngrößen 0, H0 und N nahm sich die Meyer-Lokomotive der BR 98° der DR zum Vorbild für ein hübsches H0-Modell. Dasselbe ist in seiner Nachbildung und Detaillierung ebenso wie in der Farbgebung und Beschriftung vorbildgerecht und entspricht dem heutigen Stand der Modellbahntechnik.

Der Antrieb erfolgt vom im Führerhaus schräg liegend eingebauten Motor über Kardanwellen an die beiden Triebdrehgestelle. Die Zugkraft – Haftreifen sind nicht eingesetzt – entspricht voll derjenigen dieser ehemaligen Windbergbahn-Lokomotive. Zahlreiche Einzelheiten und Kesselarmaturen wurden an dem Kunststoffgehäuse nachgebildet. Vor allem ist die Steuerung hervorzuheben, die weitgehend modellmäßig ausgeführt ist (vgl. Heft 6/72, Lokfoto des Monats!). Natürlich ist das Modell mit Stirn- und Heckbeleuchtung versehen.

Der gute Gesamteindruck dieses Modells wird auch dadurch nicht gemindert, daß die Länge über Puffer um wenige Millimeter zu groß ist und der Schornstein über S0 auch ein wenig zu hoch liegt.

Es wirkt irgendwie bezaubernd, wenn die beiden, mit den Zylindern zueinander angeordneten, Triebwerke in Funktion sind.

Bild 1 Das H0-Modell von Rivarossi, eine italienische Sächsin!

Bild 2 Diese Aufnahme von vorne gibt die zahlreichen Einzelheiten gut wieder

Bild 3 Ein relativ einfacher, schlichter Aufbau gibt dem Inneren einen „aufgeräumten" Eindruck

Bild 4 Die Originalbeschriftung, zum Beispiel die letzte Bremsuntersuchung in Dresden A am 5. 10. 62, das Heimat-Bw Dresden A usw. ist vorbildgerecht angebracht. Die übrigen Einzelheiten, wie Steuerung, Bremsklötze usw. sind hier gut zu erkennen. Schade, daß die Griffstangen etwas zu stark geraten sind.

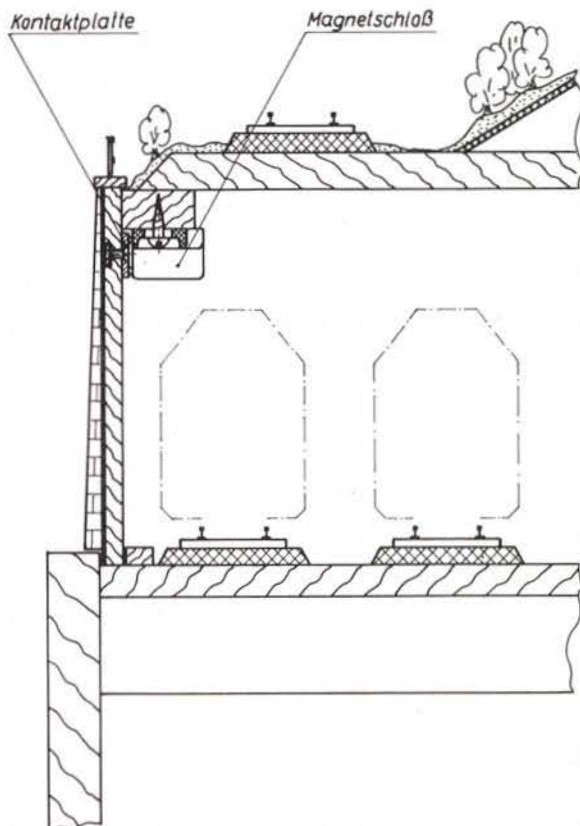
Fotos: J. Kirsche, Berlin

JOACHIM SCHNITZER, Kleinmachnow

Magnetschlösser als Hilfsmittel beim Anlagenbau

Es ist allgemein bekannt, daß Berge, Bahndämme usw. auf Modelleisenbahnanlagen, entgegen dem Vorbild, als Hohlkörper ausgeführt sind. Jeder Modelleisenbahner weiß nur zu gut, was sich darinnen bzw. darunter abspielen kann. Nicht selten verbirgt ein Berg oder ein Hügel einen kompletten „unterirdischen" Ausweichbahnhof, oder das Innere eines Bahndammes gleicht einem Relaisschrank. Was sich auch immer versteckt im Inneren einer Modellbahnanlage befinden mag, ein Zugang in irgendeiner Form ist unerläßlich. Aus diesem Grunde werden des öfteren Stützmauern als entfernbare oder aufklappbare Montageöffnungen ausgebildet. Für die Befestigung dieser Klappen oder Platten gibt es verschiedene Möglichkeiten, wobei das Festschrauben von außen die am meisten angewendete Befestigungsart sein dürfte. Weitaus einfacher und dazu noch von außen nicht sichtbar, ist die Befestigung solcher Zugangsklappen mit Hilfe von Magnetschlössern. Diese Magnetschlösser sind im Handel erhältlich und werden in erster Linie zum Schließen von kleineren Möbeltüren von der Möbelindustrie verwendet.

Der Einbau solcher Magnetschlösser erfolgt auf einfache Weise, wie es in der Zeichnung ersichtlich ist. Die Klappe, welche als Stützmauer oder auch als Felsenwand o. ä. getarnt sein kann, wird unten in einem Nut gehalten, kann aber auch mit Scharnieren befestigt werden. Oben soll sie an einer Anschlagleiste anliegen, gegen welche sie durch die Magnetschlösser leicht angezogen wird. Um den günstigsten Anzugsmoment einzujustieren, sind die Befestigungsöffnungen der Magnetschlösser als Langlöcher ausgeführt. Je nach Dicke des Materials, welches für die Klappe verwendet wird, erfolgt die Befestigung der Kontaktplatte des Magnetschlosses mit Holzschrauben oder Senkschrauben mit Muttern. Letzteres ist besonders bei der Anwendung von Hartfasermaterial zu empfehlen, wie es auch auf den Bildern dargestellt ist. Wird die Vorderseite der Klappe mit Steinpapier oder Prägeplatten beklebt, so ist ein Versenken der Muttern zweckmäßig. Abschließend sei noch darauf hingewiesen, daß diese praktische Befestigungsart nicht nur für senkrechtstehende Wände, sondern auch für abnehmbare Bergkuppen und waagerechtliegende, einsetzbare Anlagenausschnitte Verwendung finden kann.



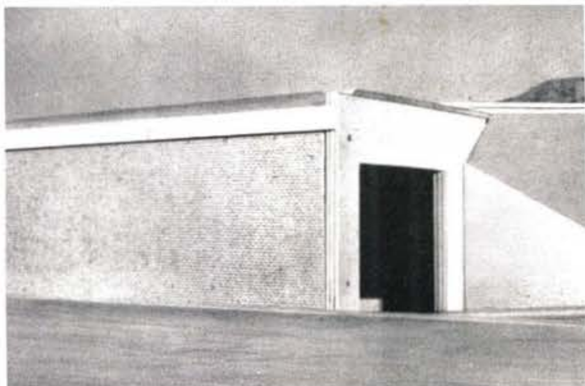
Anwendungsbeispiel

Bild 1 Durch Magnetschlösser gehaltene Stützmauer einer noch im Rohbau befindlichen Modelleisenbahnanlage

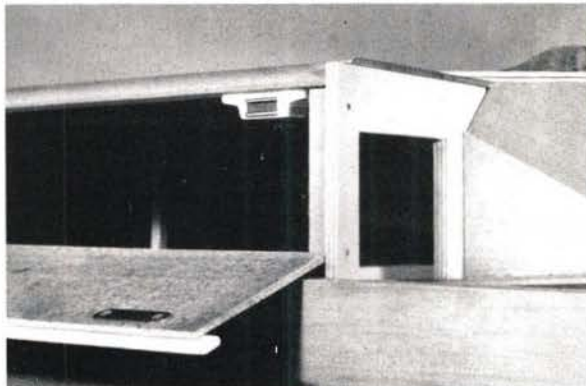
Bild 2 Ohne Spann- oder Halteelemente zu bedienen, läßt sich diese Stützmauer herunterklappen, um Montage- oder Reparaturarbeiten im Weichenbereich einer viergleisigen unterirdischen Strecke durchführen zu können

Fotos: Verfasser

1



2



MANFRED WEISBROD, Leipzig

Sind unsere Signale Modellsignale?

Die Modellbahnindustrie unserer Republik hat in den letzten Jahren beachtliche Anstrengungen unternommen, um den Freunden aller drei bei uns eingeführten Nenngrößen Triebfahrzeuge und Wagen in bester Qualität und von hoher Modelltreue zu liefern. Ebenso offensichtlich ist die Qualitätsentwicklung bei der Zubehörindustrie.

Nicht Schritt gehalten mit dieser Qualitätsentwicklung haben die Hersteller von Form- und Lichtsignalen. Neu- oder Weiterentwicklungen vermissen wir bereits seit Jahren, die Entwicklung stagniert. Doch gibt es keinen einleuchtenden Grund, warum unsere Form- und Lichtsignale nicht in gleicher Detailliertheit und Modelltreue gefertigt werden könnten, wie eine BR 55 von PIKO oder ein Y-Wagen des VEB Modellbahnwagen Dresden.

Nachstehende Ausführungen beziehen sich auf Form- und Lichtsignale der Nenngröße H0. Sie sind mit entsprechenden Variationen auch auf die Nenngrößen TT und N anzuwenden.

Alleiniger Hersteller von Formsignalen ist der VEB Modellspielwaren Halle. Für die Nenngröße H0 werden Formsignale für Impulsschaltung und für Dauerstrom angeboten. Voll funktionstüchtig sind lediglich die impulsgeschalteten Signale. Der abnorm große Fuß, in dem der elektromechanische Teil untergebracht ist, zwingt aber zum Einbau unter Flur, will man sich nicht das Anlagenbild durch die 100 mm langen Schaltkästen verunzieren. Dann jedoch werden die Disproportionen zwischen Masthöhe und Flügelgröße noch offensichtlicher: Man erhält zu niedrige Masten mit viel zu wuchtigen Flügeln. Die Formhauptsignale werden ein- und zweiflüglig angeboten. Der Mechanismus bei zweiflügligem Signal erlaubt aber lediglich, das Signal „Hf 2" zu schalten, denn eine unabhängige Schaltung beider Flügel ist nicht möglich. Diese Formsignale entsprechen weder in ihrer konstruktiven Durchbildung noch in ihrer Funktion auch nur annähernd den Forderungen, die man an ein Modellsignal stellen muß. Die TT-Freunde warten übrigens seit Jahren vergeblich auf ein zweiflügliges Formhauptsignal.

So modellmäßig sahen die leider nicht mehr im Handel befindlichen Dietzel-Signale aus

Foto: M. Weisbrod, Leipzig



Nur wenig anders ist die Situation bei den Lichtsignalen. Hier zeichnen die VEB Feinmechanik Markneukirchen und VEB Modellspielwaren Halle als Produzenten verantwortlich. Wer Wert darauf legt, auf seiner Anlage modellgetreue Lichtsignale einzubauen, wird sie sich selbst bauen müssen, denn beide Firmen bieten kaum etwas an, das einem auch nur einigermaßen modellgetreuen Lichtsignal entspricht.

Bei den Signalen aus Halle, ragen die Lampen wie „Froschaugen" über den kaum angedeuteten Blendschirm hinaus und verbreiten eine Helligkeit, die jede weitere Anlagenbeleuchtung entbehrlich macht. Ausgesprochen simpel ist die Klemmleiste, die um so länger und unförmiger wird, je mehr Lampen auf dem Schirm untergebracht sind. Ein Einbau unter Flur ergibt wegen der zu geringen Masthöhe ein Mittelding zwischen Zwergsignal und Normalausführung. Markneukirchen bietet zwar eine elegantere, aber nicht unbedingt betriebssichere Anschlußmöglichkeit der Drähte, auch ist das Verhältnis von Lampenlänge und Blendschirm erträglicher, doch fehlt hier ebenfalls zum Modellsignal noch einiges.

Nun sind Modelleisenbahner nicht so anspruchsvoll, sich Lichtsignale mit Blinklicht und Ersatzrot zu wünschen. Das Blinklicht läßt sich mit wenig Aufwand selbst einbauen, und auf das Ersatzrot kann man bestimmt verzichten. Nicht verzichten muß man aber auf eine modellgetreue konstruktive Ausführung der Signale, auf den gelben und grünen Lichtstreifen und auf das Rangierfahrsignal „Ra 12". Es hat sich auch noch kein Produzent gefunden, der das orangefarbene W, das Rangierhaltsignal „Ra 11", herzustellen bereit wäre.

Daß es durchaus möglich ist, beispielsweise modellgetreue Formsignale herzustellen, bewies vor Jahren die damalige Leipziger Firma Dietzel. Dieses Formsignal der Nenngröße H0, das als ein- und zweiflügliges Hauptsignal und als Vorsignal angeboten wurde, war ein einmaliges Spitzenerzeugnis (s. Foto). Es war nicht nur bis ins Detail maßstab- und modellgetreu, ließ nicht nur eine unabhängige Schaltung beider Flügel des Hauptsignales zu, sondern konnte auch zur Zugbeeinflussung eingesetzt werden. Trotzdem war der Schaltkasten beim zweiflügligen Signal nicht allein etwa 40 Prozent kürzer als der des VEB Modellspielwaren Halle, sondern auch wesentlich eleganter. Zwar wurden diese Signale mit einem hohen Aufwand an manueller Arbeit produziert (das war wohl der Grund für die Produktionseinstellung), doch sollten sich die Signalproduzenten endlich zusammenfinden, um Wege zu suchen, solche hervorragenden Signale wieder herzustellen.

Was Modelleisenbahner brauchen, sind nicht Spielzeugsignale verschiedener Herstellerfirmen, sondern Modellsignale in allen Nenngrößen. Es wäre wünschenswert, wenn sich die Signalproduzenten in unserer Fachzeitschrift dazu äußern würden, wie und wann sie den Modellbahnfreunden endlich einmal Modellsignale anbieten wollen.

HANS-DIETER SCHÄLLER, Zeitz

Vollautomatische Blockschaltung

Wiederholt wurden schon Blockschaltungen beschrieben, die meistens durch den Fahrstrom der Lokomotive ausgelöst wurden. Im folgenden wird eine von mir entwickelte Schaltung vorgestellt, die durch Schienenkontakte gesteuert wird, was verschiedene Vorteile gegenüber der vorgenannten Methode aufweist:

- geringer Aufwand (1 Relais; 1 Widerstand; 1 handelsübliches Kontaktgleis);
- ein Zug kann innerhalb eines Blocks beliebige Rangiermanöver durchführen (also auch stillstehen), ohne daß ein Signalwechsel erfolgt;
- Kurzschluß im Gleis kann die Anlage nicht beschädigen;
- es sind keine Veränderungen an Fahrzeugen notwendig;
- in Gegenrichtung befahrbar

Ein Nachteil ist, daß durch stehengebliebene Wagen Auffahrunfälle möglich sind.

Zur Funktion der Schaltung:

Angenommen, eine Lokomotive fährt, von links kommend, in den Block 1 ein. Sie schließt dabei den Kontakt K 1, worauf Relais Rel 1 (2 Wicklungen!) über seine erste Wicklung zum Anzug gebracht wird. Hierdurch wird der Kontakt a 3 am Relais geschlossen. Über die 2. Wicklung des Relais und a 3 hält sich das Relais 1 selbst im angezogenen Zustand. Neben a 3 werden auch die Kontakte a 1 und a 2 betätigt. Während a 2 das Signal L 1 (z. B. im Lichtsignal) auf „Hf 0" schaltet, macht a 1 die zugehörige Stopstrecke stromlos, so daß ein nachfolgender Zug hier warten muß. Fährt der Zug 1 in den Block 2 ein, so spielen sich prinzipiell die gleichen Vorgänge ab wie eben geschildert. Bei Betätigung von K 2 wird jedoch die 2. Wicklung des Relais 1 kurzgeschlossen. Dadurch fällt dieses ab und damit wird die „Verblockung" von Block 1 aufgehoben, L 1 wird auf „Hf 1" gestellt, und die zugehörige Stopstrecke erhält wieder Strom. So kann der wartende Zug 2 in den Block 1 einfahren. Der Widerstand R ist erforderlich, um einen Kurzschluß der Stromquelle bei Betätigung der Schienenkontakte zu verhindern.

Für die Relais werden Typen benötigt, die zwei Wicklungen aufweisen. Wäre nämlich nur eine Wicklung vorhanden, so würde bei Anzug eines Relais das vorhergehende ständig kurzgeschlossen und könnte damit nicht mehr anziehen. Die Blockschaltung würde daraufhin nicht mehr arbeiten, was zu Auffahrunfällen führte. Ich habe alte Postrelais eingesetzt, die einen Widerstand von 130 bzw. 500 Ω haben.

Die niederohmigere Wicklung wird an den Schienenkontakt angeschlossen, die hochohmige Wicklung dient zur Selbsthaltung. Wichtig ist, daß die Relais bei der eingesetzten Spannung sicher anziehen (stets $U_{Rel} < U_B$!). Die Größe von R ermittelt man am besten durch Versuche. Der Wert sollte so groß wie möglich gewählt werden. Wenn der Widerstand jedoch zu hoch ist, kann es vorkommen, daß bei angezogenem Relais 1 der Spannungsabfall über ihn so groß wird, daß auch das Relais 2 zieht. Der Widerstand muß dann kleiner gewählt werden. Ich habe Widerstände mit 50 Ω/½ W benutzt.

Oft wird auf Modellbahnanlagen (zwar vorbildwidrig) das Ausfahrsignal gleichzeitig als Blocksignal verwendet. In diesem Fall ist es notwendig, daß das betreffende Signal von Hand aus bedient werden kann. Dazu dienen die beiden, nur in Block 1 eingezeichneten, Schalter H_1 und H_2. H_1 ist ein Schließer, mit dem L 1 auf „Hf 0" gestellt wird. H_2, ein Öffner, dient zur Rückschaltung von L 1 auf „Hf 0". Für H_1 und H_2 eignen sich am besten Tastknöpfe.

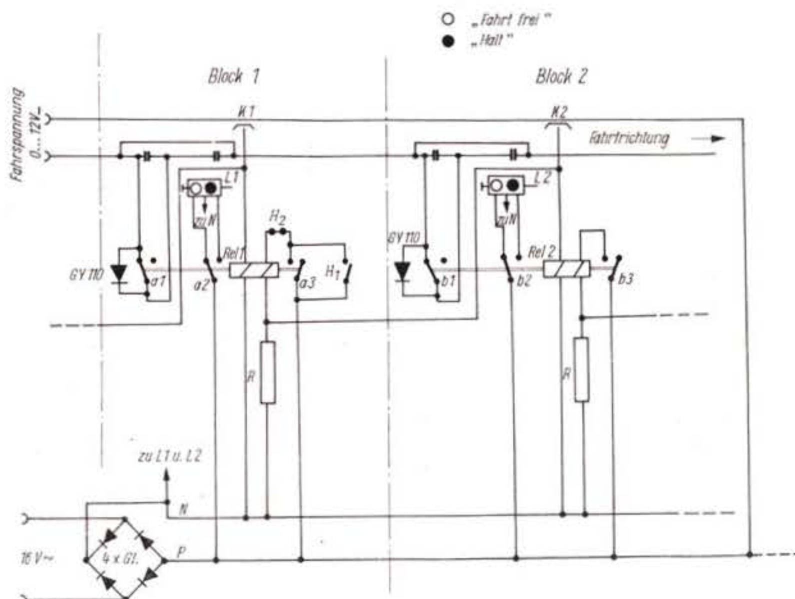
Um die Strecke auch in Gegenrichtung befahrbar zu machen, werden die Kontakte a 1, b 1 usw. jeweils mit einer 1A-Diode (Basteldioden oder auch GY 110 o. ä.) überbrückt.

Für die Stromversorgung der Schaltung wird Gleichstrom benötigt. Dieser wird durch Gleichrichtung aus der 16-V-Wechselspannung des Zubehöranschlusses mittels einer Graetzschaltung gewonnen. Der Typ des Gleichrichters Gl richtet sich nach dem maximal gezogenen Strom, d. h., nach den Relais und der Anzahl der Blockstellen, plus dem von den Glühlampen in den Lichtsignalen aufgenommenem Strom.

Die vier Dioden müssen jeweils eine Sperrspannung von mindestens

$$16\ V \cdot \sqrt{2} \approx 23\ V$$

haben (GY 110).



ADOLF-DIETER LENZ, Berlin

Zum Problem der Vereinheitlichung von Grundabmessungen bei Modellbahnanlagen

Mit Interesse verfolgen wir die Bemühungen um ein vereinheitlichtes Bausystem von Modelleisenbahn-Anlagen. Sowohl auf der Ideenkonferenz des BV Dresden im Jahre 1970, an der ich als Vertreter des Bezirkes Berlin teilgenommen hatte, als auch beim XVIII. MOROP-Kongreß in Dresden wurden Gedanken und Erfahrungen ausgetauscht, die beim Bau von Modelleisenbahn-Gemeinschaftsanlagen gewonnen wurden, und Erkenntnisse erhärtet, die zu einer wesentlichen Verbesserung des Anlagenbaues beitragen. Es kommt hierbei besonders darauf an, jungen Arbeitsgemeinschaften Erfahrungen zu vermitteln, ihnen von vornherein Fehler zu ersparen und vor allem der Jugendarbeit in unserem Verband neue Impulse zu verleihen. Man kann es daher nur begrüßen, wenn unsere Fachzeitschrift auch über diese Probleme der vorgeschlagenen Vereinheitlichung von Anlagen-Abmessungen berichtet. (s. „Modelleisenbahner" Nr. 8/70, S. 242—243; Nr. 9/71 S. 273—277). Es scheint mir aber nötig zu sein darzulegen, weshalb denn überhaupt bestimmte Maße empfohlen werden.

Ein wichtiger Grund geht aus dem Artikel des Freundes Baum hervor:

> „Der Transport des Anlagenteils muß mit möglichst wenig Kräften erfolgen können, d. h. das Teil bzw. die Anlage darf nicht zu schwer und dadurch unhandlich sein, so daß die Aufbauten gefährdet werden. Fernerhin lassen der Transportraum und der Transportweg in Gebäuden (Treppen, Zugangswege) bestimmte nicht zu überschreitende Abmessungen günstig erscheinen."

Abgesehen von diesem Problem der günstigen Transportgröße bieten sich die im folgenden geschilderten Vorteile bei der Anwendung eines vereinheitlichten Systems:

- die Anlagenteile passen stets aneinander;
- es können also Anlagenteile getrennt voneinander gebaut werden;
- Anlagenteile sind während des Baues (und oft auch beim Betrieb) sehr gut zugänglich. Das verbessert die Qualität und verkürzt die Fertigunszeit;

LOTHAR PANZYK, Großräschen

Endabschaltung für Pilzweichen mit gleichzeitiger Herzstückschaltung der Fahrspannung

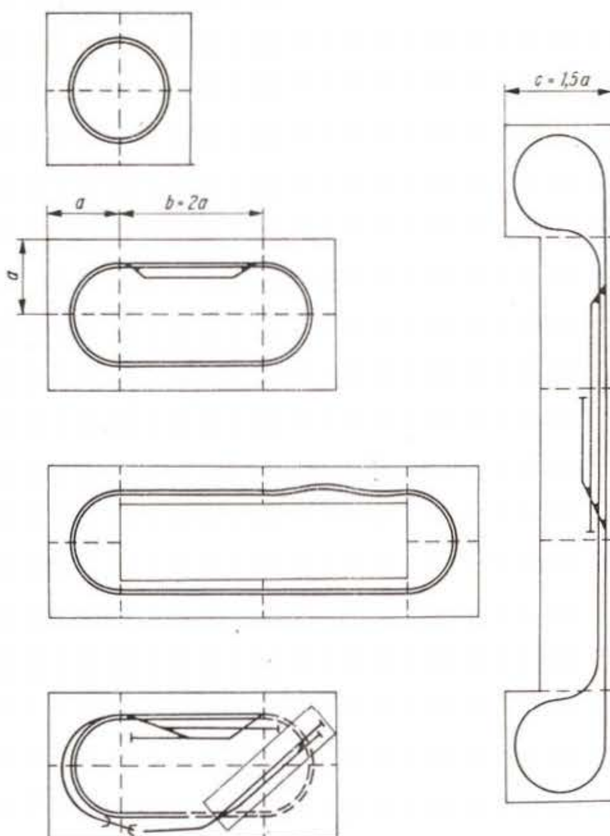
Weichenantriebe ohne Endabschaltung neigen bekanntlich sehr leicht zum Durchbrennen. Deshalb habe ich speziell für die Pilz-Antriebe eine Schaltung entwickelt, die im folgenden geschildert wird. Sie eignet sich besonders gut für automatische Anlagen, bei denen ja meist keine Impulse, sondern feste Kontaktstellungen die Steuerung übernehmen.

Ausgehend von den im Schaltplan festgelegten Stellungen des Weichenrückmeldekontaktes (abhängig von der Weichenstellung) und der Relaiskontakte fließt in der gesamten Schaltung kein Strom. Bei Betätigung des Schalters S fließt über die Relaiskontaktpunkte 1 und 3, die Schalterpunkte 7 und 8 und die linke Spule des Weichenantriebes ein Strom, der die Weiche umschaltet. Damit wird auch der Rückmeldekontakt aus der Stellung 11 — 13 in die Stellung 11 — 12 geschaltet. Über den Rückmeldekontakt und den in Stellung 1 — 3 stehenden Kontakt 1 des Relais wird dann der Stromkreis für die rechte Relaisspule geschlossen, die die Kontakte der Relais umschaltet. Dadurch wird sowohl der Stromkreis der bereits umgestellten Weiche als auch der Stromfluß über die Relaisspule unterbrochen. Die gesamte Schaltung ist wieder stromlos (Bild 1).

Soll die Weiche wieder in die Ausgangsstellung gebracht werden, so geschieht dies in völlig analoger Weise, da die Schaltung für beide Richtungen gleichartig aufgebaut ist.

Diese Schaltung wurde speziell für die Verwendung eines Piko-Schaltrelais entwickelt. Der frei bleibende Umschalter kann für die Herzstückschaltung in bekannter Art und Weise verwendet werden (siehe Bild 2).

Andere Verwendungsmöglichkeiten können sich z. B.



— mehrere Arbeitsgemeinschaften können ein gemeinsames Thema lösen;
— die Anlagen können schnell betriebsfertig und -fähig sein, weil zuerst die Kurvenstücke gebaut werden, die dann mit Baufortschritt der übrigen Anlagen wandern, indem die jeweils fertigen Abschnitte paarig dazwischengesetzt werden (s. Skizze);
— Jugendliche können stärker einbezogen werden, denn sie erleben den ersten Erfolg schneller, was die Jugendarbeit erheblich unterstützt;
— bei Ausstellungen können einzelne komplette Anlagenteile einer noch nicht fertigen Anlage bereits ausgestellt werden, weil sie mit anderen Teilen anderer AG, die nach dem gleichen System bauen, kombiniert werden können;
— Einzelthemen (z. B. Bw, Blockstellen mit Streckenteil, Anschlußbahnen, Fabrikanlagen mit Gleisanschluß usw.) können innerhalb eines großen Themas betriebsmäßig angeschlossen werden;
— bei neutraler Landschaftsgestaltung läßt sich eine Anlage variabel kombiniert aufbauen;
— die Anlagen lassen sich gut den Verhältnissen des Austellungsraumes anpassen. Gegebenenfalls kann man relativ schnell noch Zwischenstücke herstellen;
— die geschilderten Möglichkeiten, die sich bei vereinheitlichten Anlagenteilgrößen ergeben, fördern sicherlich den Modellbahn-Gedanken und tragen zur Gewinnung neuer Mitglieder bei.

---

dadurch ergeben, daß dieser Kontakt als Steuerkontakt für etwaige Steuerungen verwendet wird.
Ist eine Umschaltung von Hand auf automatische Steuerung nötig, so bleibt die Wirkung der Endabschaltung und Herzstückschaltung voll erhalten, wenn folgende Schaltung angewandt wird:
Dabei sind S_1 der Steuerschalter für die Handsteuerung und S_2 der Umschalter für die Umschaltung Hand/Automatiksteuerung (Bild 3).
Bei der Schaltung der Kontakte der Automatik ist darauf zu achten, daß die beiden Pfade für die Schaltung der Weiche in Stellung „Links" bzw. „Rechts" in der gesamten Schaltung völlig getrennt behandelt werden, d. h. jede Weichenspule muß von dem Strompfad eingespeist werden, von dem sie auch bei Handsteuerung eingespeist werden würde.
Wenn auch bei Anwendung der Schaltung ein Mehraufwand von je einem Piko-Relais pro Weiche gewiß nachteilig und kostenaufwendig in Erscheinung tritt, so gilt es jedoch zu beachten, daß diese Schaltung vor allen Dingen für automatisierte Steuerungsanlagen vorgesehen ist und somit eine Endabschaltung immer noch einfacher zu realisieren ist als eine entsprechende Endabschaltung einer anderen Stelle der Steuerung. Weiterhin ist hier noch der große Vorteil gegeben, daß diese Endabschaltung bei der Umschaltung auf Handsteuerung wirkt. Ferner muß man berücksichtigen, daß bei Verwendung dieser Schaltung Ausgaben für zerstörte Weichenantriebe eingespart werden.

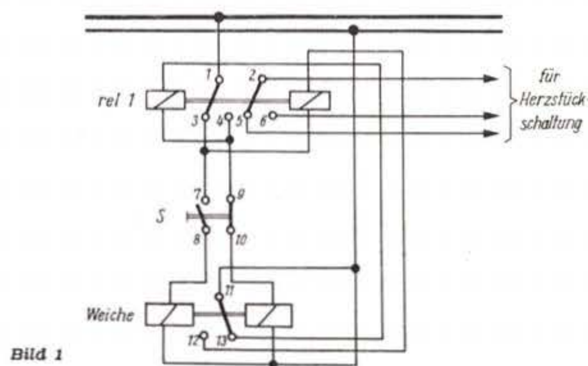


Bild 1

Bild 2

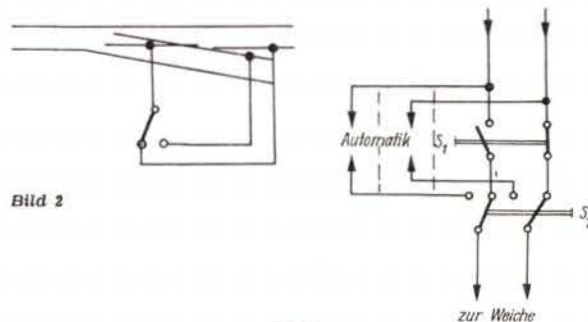


Bild 3

Verfasser	Titel	Heft	Seite
G. Fromm	Verkehrsmittel auf der Weltausstellung in Paris 1867	10/70	287

7. Artikelserien „Bist Du im Bilde?“/Wissen Sie schon…

Verfasser	Titel	Heft	Seite
—	Bist Du im Bilde?	1/60	23
—	Bist Du im Bilde?	2/60	34
—	Bist Du im Bilde?	3/60	75
—	Bist Du im Bilde?	4/60	108
—	Bist Du im Bilde?	5/60	131
—	Bist Du im Bilde?	6/60	159
—	Bist Du im Bilde?	8/60	215
—	Bist Du im Bilde?	9/60	243
—	Bist Du im Bilde?	10/60	265
—	Bist Du im Bilde?	1/61	15
—	Bist Du im Bilde?	3/61	67
—	Bist Du im Bilde?	4/61	105
—	Bist Du im Bilde?	6/61	153
—	Bist Du im Bilde?	7/61	181
—	Bist Du im Bilde?	8/61	211
—	Bist Du im Bilde?	9/61	235
—	Bist Du im Bilde?	10/61	254
—	Bist Du im Bilde?	11/61	293
—	Bist Du im Bilde?	12/61	310
—	Bist Du im Bilde?	1/62	9
—	Bist Du im Bilde?	3/62	69
—	Bist Du im Bilde?	4/62	101
—	Bist Du im Bilde?	6/62	149
—	Wissen Sie schon…	10/62	270
—	Wissen Sie schon…	11/62	204
—	Wissen Sie schon…	12/62	338
—	Wissen Sie schon…	1/63	20
—	Wissen Sie schon…	2/63	48
—	Wissen Sie schon…	3/63	76
—	Wissen Sie schon…	4/63	106
—	Wissen Sie schon…	5/63	136
—	Wissen Sie schon…	6/63	164
—	Wissen Sie schon…	7/63	192
—	Wissen Sie schon…	8/63	220
—	Wissen Sie schon…	9/63	248
—	Wissen Sie schon…	10/63	268
—	Wissen Sie schon…	11/63	304
—	Wissen Sie schon…	12/63	332
—	Wissen Sie schon…	1/64	24
—	Wissen Sie schon…	2/64	56
—	Wissen Sie schon…	3/64	88
—	Wissen Sie schon…	4/64	120
—	Wissen Sie schon…	5/64	154
—	Wissen Sie schon…	6/64	188
—	Wissen Sie schon…	7/64	220
—	Wissen Sie schon…	8/64	252
—	Wissen Sie schon…	9/64	290
—	Wissen Sie schon…	10/64	316
—	Wissen Sie schon…	11/64	348
—	Wissen Sie schon…	12/64	382

DOKUMENTATION
der Zeitschrift „Der Modelleisenbahner“

JAHRGÄNGE
1960–1970

4. Betriebsdienst

Verfasser	Titel	Heft	Seite
L. Graupner	…ins Land der Franken fahren!	3/60	82
H. Heiss	Um die automatische Kupplung bei den Eisenbahnen	9/60	229
G. Fromm	Der Eisenbahnbetrieb auf Steilrampen	10/60	260
H. Schütthoff	Das Zugmeldeverfahren bei der Deutschen Reichsbahn und beim Modell	10/60	266
H. Köhler	Romantik auch beim elektrischen Zugbetrieb	10/60	266
D. Hüsken	Die Deutsche Reichsbahn im internationalen Reisezugverkehr	5/61	121
R. Eckelt	Auf dem Führerstand einer Schnellverbindung	7/61	188
F. Spranger	Nachschiebebetrieb auf der Steilrampe Tharandt-Klingenberg-Colmnitz	11/61	281
E. Kuhlke	Die Verwendung des Funks im Eisenbahnbetrieb	5/62	116
W. Ordnung	Gattungen von Reisezugwagen und deren Aufgaben	9/62	215
H. Köhler	Eine Betrachtung über nicht öffentliche schnelle Züge	1/63	11
F. Spranger	Der vereinfachte Betriebsdienst auf Nebenbahnen	2/63	33
W. Hesse	Reisezugverkehr — beim Vorbild und beim Modell	4/63	103
W. Hesse	Güterzüge … ihre Gattungen und Aufgaben	6/63	146
H. Janas	Die richtige Lok am richtigen Zug	4/64	101
F. Spranger	Wendezugbetrieb auf der Strecke Dresden-Schöna	12/64	363
W. Maletzke	Zum Thema Nebenbahnbetrieb	6/65	188
R. Preuss	Perspektive der Rangierbahnhöfe in der DDR	8/65	232
H. Steckmann	Großanlage Hafenbahn	12/65	355
K. Fischer	Das neue Streckennummernsystem in den öffentlichen Fahrplänen der Deutschen Reichsbahn	5/65	142
H. Voigt	Kurswagenbetrieb beim Vorbild und auf der Modellbahnanlage	10/69	287
E. Preuss	Zur Betriebsführung an Steilstrecken	10/70	292

5. Verschiedenes/Beschreibung von Eisenbahnstrecken

Verfasser	Titel	Heft	Seite
—	Großbehälter bei der DR	2/60	35
H. Kohlberger	Ein Besuch im Betonwerk der DR in Rethwisch	7/60	178
W. Werth	Warum nicht Waagen auch bei Modelleisenbahnen	7/61	174
F. Spranger	Elektrische Bahnen mit Einphasenwechselstrom 50 Hertz	9/62	232
—	Stützmauern	11/62	292
F. Spranger	Die Elektrifizierung im mitteldeutschen Raum	1/63	2
—	Kleine Bahnhöfe	1/63	19

Verfasser	Titel	Heft	Seite
—	Widerlager	2/63	39
—	Bahnsteigkanten und andere Kleinigkeiten	3/63	64
—	Wem gehört das Fahrzeug?	10/63	281
—	Kleinigkeiten vom Vorbild	12/63	327
H. Kurz	Wendeschleifen oder Kehrschleifen?	5/64	136
—	Eisenbahnunfälle	5/64	147
W. Jäckel/ J. Mitscherlich	Reisezugwaschanlage KWA 1 der DR	5/64	150
K. Knoll	Auflaufbogen in Anschlußbahnen	7/64	199
—	Kleinigkeiten vom Vorbild	1/65	4
—	Schienenfahrzeuge zur Leipziger Jubiläumsmesse 1965	2/65	38
—	Neue Eisenbahnfahrzeuge auf der Leipziger Jubiläumsmesse	5/65	153
H. Janas	Elektrifizierung bei der DR bis 1970	7/65	194
—	Von der IVA München 1965	9/65	264
—	Internationale Verkehrsaustellung München 1965	10/65	294
—	„Kurzschrift" der Eisenbahn für jeden verständlich	10/65	310
—	Kleinigkeiten vom Vorbild	10/65	311
W. Grüber	Der Systemwechselbahnhof	10/65	317
	Pictogramme — Orientierung international	5/66	139
G. Köhler	Das Vorbild auf der Leipziger Frühjahrsmesse 1966	5/66	144
G. Walter	Umbau des Eisenbahntunnels bei Edle Krone	12/66	353
M. Malke	Perspektiven der Dampflokomotiven: Verschrottung	12/66	363
G. Köhler	Schienenfahrzeuge auf dem Messebahnhof	5/67	136
L. Nickel	Erinnerungen an „Elise"	6/67	187
G. Fiebig	Eine seltene Bahnhofsanordnung	7/67	196
W. Deumer	Drei-Schienen-Gleis bei der Deutschen Reichsbahn	7/67	211
R. Eckelt	Auf dem Führerstand einer V 200 der DR	8/67	252
W. Schulz	Versuchsumformerwerk in Muldenstein	10/67	318
G. Köhler	Induktive Zugbeeinflussung bei der DR	11/67	333
—	Weitere Piktogramme für das Eisenbahnwesen	2/68	31
D. Bäzold	Das neue Triebfahrzeug-Bezeichnungssystem der DB	4/68	99
—	Schienenfahrzeuge von der Messe	5/68	136
—	Das neue Streckennummernsystem der DR	6/68	162
H. Kurz	Gedanken über ein Transportfahrzeug für Container und Hilfsmittel für das Absetzen beim Kunden	8/68	232
W. Hanusch	Container-Transport — Revolution im Verkehrswesen	1/69	2
B. Gütschow	Bedeutung der Hafenbahn für den VEB Seehafen Rostock	3/69	71
—	Von neuen Schienenfahrzeugen	5/69	138
G. Barthel	Kleiner Endbahnhof für Triebwagenverkehr	6/69	188
G. Köhler	Eisenbahnfahrzeuge automatisch identifiziert	7/69	219
H. Schuber	Testfahrt	9/69	278
G. Köhler	Schienenfahrzeuge auf der Leipziger Frühjahrsmesse	5/70	136
—	Universelles Kupplungssystem INTERMAT	7/70	195
F. Spranger	Die Müglitztalbahn	4/60	105

Verfasser	Titel	Heft	Seite
H. Köhler	Eine Modellbahn im Großen	6/60	160
G. Fromm	Die Oberweißbacher Bergbahn	2/61	44
F. Spranger	Steilstrecken bei der Deutschen Reichsbahn	9/61	236
F. Spranger	Mit dem VT 135 durch die Sächsische Schweiz	7/63	181
G. Fromm	Die Feldabahn	1/64	15
W. Hesse	Thüringer Wald-Fahrt eines Modelleisenbahners	5/64	133
E. Nienborg	Neues von der Abfuhrmagistrale Rostock–Berlin	9/64	284
W. Hesse	Thüringer-Wald-Fahrt eines Modelleisenbahners (Teil II)	11/64	330
L. Nickel	Kleinbahnfahrt nach Hasenfelde	8/65	226
F. Borchert	Elektrischer Zugbetrieb auf der Rübelandbahn	3/66	86
F. Spranger	Eine Gebirgsbahn wird elektrifiziert	9/66	258
K. Brust	Elektrischer Zugbetrieb Freiberg–Dresden eröffnet	12/66	355
G. Schumann	Die letzte Fahrt von Sayda nach Mulda	12/66	355
H. Meißner	Elektrische Zugförderung Münsterland	12/66	356
—	Nebenbahnstrecke Toitz–Rustow–Loitz	4/68	96
D. Bäzold	Die Nebenbahn Murnau-Oberammergau und die Lokomotiven der Baureihe E 69	4/68	103
L. Nickel	Die Verwandlung einer Kleinbahn	5/68	145
H. Voigt	Interessante Eisenbahnstrecken: Karl-Marx-Stadt–Aue–Adorf	7/68	199
S. Brogsitter	Die Nebenbahnstrecke Görlitz–Weißenberg/Sachs.	11/68	321
R. Löttgers	Die Mittelbadischen Eisenbahnen AG	4/69	110
F. Spranger	Die Windbergbahn	8/69	255
F. Spranger	Elektrifizierung der ältesten deutschen Fernbahn	9/69	266
B. Kuhlmann	Die Stadtschnellbahn Leipzig	11/69	331
F. Spranger	Die Rübelandbahn	4/70	95
R. Köhler	Die Oberweißbacher Bergbahn — ein lohnendes Ausflugsziel	6/70	161
F. Spranger	Leipzig–Dresden durchgehend elektrifiziert	7/70	200
W. Ilgner	„Sonderfahrt"	10/70	293
R. Steinicke	Von Suhl nach Schleusinger-Neundorf	12/70	354

6. Kuriositäten

Verfasser	Titel	Heft	Seite
—	Kuriosität des Vorbildes	2/60	34
—	Schienenbefestigung — nicht alltäglich	5/60	134
—	Kuriositäten und verträumte Gemütlichkeiten	5/60	135
H. Fleischer	So ändern sich die Zeiten	12/60	324
—	Was ist eine Eisenbahn?	7/61	196
H. Holtzhauer	Eisenbahnkuriositäten	6/62	150
W. Glatte	Ein seltsames Triebfahrzeug beim Vorbild	11/64	342
—	Bahnoptikum — Altes hervorgekramt	2/65	47
W. Maletzke	Allerlei Merkwürdigkeiten bei der Entwicklung der Eisenbahn	4/65	117
—	Zur Geschichte der Eisenbahnschienen	6/66	187
G. Arndt	Irrweg und Weg zur Superbahn	10/66	304
H. Kohlberg	Auch eine „Ellok"	11/66	345
—	Besinnliches und Kurioses	12/66	377
L. Nickel	Kapriolen des Vorbildes	6/67	189
H. Fleischer	Gefundenes	8/68	227
—	Zeichen der Vergangenheit	6/69	190
R. Knöbel	Die Oberweißbacher Bergbahn — ein lohnendes Ausflugsziel	6/70	161

HEINZ-D. MÜLLER, Quedlinburg

Eine kleine Bastelei in TT

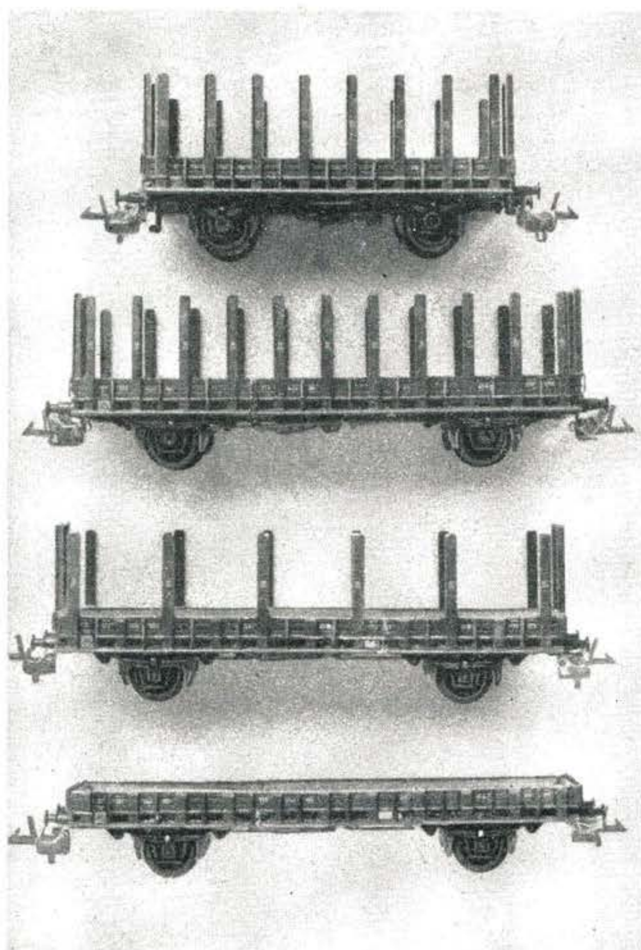
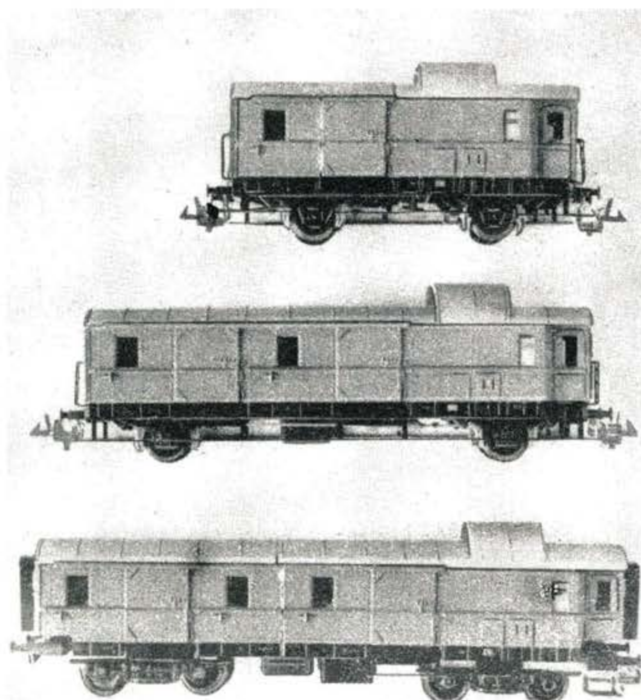


Bild 1

Bild 2



Seit vielen Jahren bin ich schon ein begeisterter Modelleisenbahner, jedoch war ich es bis vor einigen Jahren immer nur für andere. Ich habe schon immer gerne gebastelt und umfrisiert, habe aber stets Industriematerial verwendet. Entschieden habe ich mich für die Nenngröße TT.
Zwar hat sich in dieser Nenngröße allerhand getan, aber das Sortiment reicht eben immer noch nicht aus. Deshalb habe ich ein bißchen „frisiert", und was dabei herausgekommen ist, firden Sie auf den Bildern.
An Werkzeugen benötigt man Laubsäge und Feile sowie Plastekleber. Auf den Fotos sind die Schnitt- oder Klebestellen noch nicht bearbeitet worden, damit der Umbau auch deutlich zu erkennen ist. Bei den Rungenwagen mußte ich den Rungenabstand berücksichtigen, bei den Gepäckwagen die Trennung des Daches wegen der Überdachung der Schiebetüren. Die Schnitt- bzw. Klebestellen kann man mit einer kleinen Feile oder mit einem Messer wieder glätten und dann entsprechend bemalen.

Zu Bild 1: Rungenwagen in TT, von oben nach unten:

1. Original-Wagen, 76 mm lang
2. Umbauwagen unter Beibehaltung der Original-Rungenabstände
3. Umbauwagen, jede 2. Originalrunge entfernt
4. Umbauwagen, alle Rungen entfernt – dadurch entstand ein Niederbordwagen

Die Umbauwagen erhielten dadurch die Modellänge des 12 000-mm-Wagens = TT 99,6 mm LüP.
Die Wagenunterteile stammen von den Personen- bzw. Gepäckwagen aus der TT-Produktion des VEB Berliner TT-Bahnen und sind verkürzt. Die Laufeigenschaften sind sehr gut. Die Wagen lockern die Güterzugbildung günstig auf.

Zu Bild 2: Gepäckwagen in TT, von oben nach unten:

1. Verkürzter Gepäckwagen, er paßt auf ein Güterwagen-Unterteil von 81,5 mm (Güterwagen mit Bremserhaus) LüP
2. Original-Gepäckwagen der TT-Produktion des VEB Berliner TT-Bahnen, 114 mm
3. Verlängerter Gepäckwagen zur Zugbildung von D-Zügen.

Es wurden Drehgestelle eines D-Zugwagens eingebaut und die Faltenbläge angebracht. Dieser Wagen ist zwar nicht „modellmäßig", aber er hat gute Fahreigenschaften; er stellt einen Kompromiß dar – aber im TT-Sortiment fehlt so etwas doch noch.
Die Länge des Wagens ist 133 mm LüP.

Fotos: Verfasser

Ing.-Ök. HELMUT KOHLBERGER

Wir besuchten den Leipziger „Petershof"

Wie alljährlich im Frühjahr und Herbst, so weilten wir auch zur Herbstmesse 1972 in Leipzig und suchten für alle diejenigen Modellbahnfreunde, die keine Gelegenheit zum Messebesuch hatten, das Messehaus „Petershof" auf, in dem seit jeher Spielwaren – und demzufolge auch Modellbahnerzeugnisse – ausgestellt werden.

Abgesehen von einigen wenigen Neuheiten im Wagensortiment der Nenngröße N kann man diese Messe in unserer Branche als reine „Zubehör-Messe" bezeichnen.

Wir bedauern dieses besonders für die immer noch am zahlreichsten vertretenen Anhänger der Nenngröße H0, die ja eigentlich erst dazu wesentlich beitrugen, daß aus dem Spielzeug einmal eine Modelleisenbahn wurde. Zahlenmäßig folgen in der DDR die TT-Freunde, und erst dann die Modelleisenbahner, die sich mit N beschäftigen. Schön, hier könnte man sagen, es ist noch ein Nachholebedarf zu befriedigen. Aber ist denn wirklich das Triebfahrzeugangebot in H0 so groß gegenüber N? Wir meinen, alle diejenigen, die mit der Herstellung und dem Verkauf von Modellbahnartikeln zu tun haben, sollten sich doch darüber im klaren sein, daß man keine Hochbauten und sonstiges Zubehör in H0 und TT absetzen kann, wenn die Industrie nicht auch gleichzeitig ein entsprechendes Fahrzeugangebot in einer breiten Palette für den Käufer bereithält.

So denken wir, es ist nun wirklich einmal an der Zeit, daß sich endlich alle Beteiligten zusammenfinden und gemeinsam Wege suchen, um den echten Bedarf der Bevölkerung an Modellbahnerzeugnissen – auch Modelleisenbahner sind ein nicht einmal geringer Teil der Bevölkerung – zu decken.

Und nun zu den Neuheiten dieser Herbstmesse. Da gab es zunächst vom VEB PIKO in N ein Modell des sowjetischen Weitstrecken-Reisezugwagens vom Typ WPW 47 K, wie er vom VEB Waggonbau Ammendorf für die UdSSR geliefert wird. Das Modell ist mit allen Besonderheiten des Vorbilds, wie achshalterlosen Drehgestellen, Innenausstattung usw. originalgetreu nachgestaltet. An beiden Stirnseiten befinden sich Gummiwülste mit Übergangsblechen und seitlichen Reibungspuffern. Der Einbau einer Beleuchtungseinrichtung ist vorgesehen. Die Neuheit wird in drei Farbvarianten angeboten: grün mit hellgrauem Dach und schwarzem Untergestell, des weiteren rot oder blau mit weiß abgesetzter Fensterleiste und mit gleichem Dach und Untergestell wie der grüne Wagen. Ein Beleuchtungssatz mit zwei Kleinstglühlampen wird ebenfalls hergestellt.

Der VEB Modellbahnwagen Dresden brachte neu den N-Speisewagen der DR, wie er von der Nenngröße H0 her bereits bekannt ist. Ferner hat der VEB Leipziger Modellbahnbau zwei neue Güterwagen in N entwickelt, und zwar einen 0-Wagen der ČSD-Bauart sowie einen 0-mm 34 der DR. Beide Modelle besitzen sämtliche Details des Fahrgestells, wie Bremsbacken, Verstrebungen usw. Der Achsabstand beträgt 49 mm, die LüP 62,5 mm bei beiden Modellwagen. Somit wurden die N-Anhänger von der Industrie in bezug auf Fahrzeugmodelle gut bedient.

VERO zeigte, ebenfalls in Nenngröße N, das Modell eines hübschen Vorstandthauses mit dem noch hübscheren Namen „Heidi", welches als Bausatz herauskommt. Das Modell beruht auf dem neuentwickelten Raumzellenprogramm dieses Herstellers. Weiter befand sich unter den VERO-Neuheiten noch ein Vorstadthaus-Modell namens „Annelies", desgleichen ein Bausatz. Zwei Ferienhäuser kamen ebenfalls bei VERO in N neu heraus. Diese beiden Modelle werden jedoch nur fertig aufgebaut geliefert. Bei sämtlichen VERO-Neuheiten wird als Werkstoff Plaste eingesetzt. Ein für alle Modelleisenbahner nützlicher Zusatzbeutel bereicherte das VERO-Sortiment: Der Beutel „Mauerwerk". Der Inhalt dieser Packung besteht aus Mauerwerk-Prägeplatten aus Plaste in Arkadenform, die man aber auch getrost für H0 und TT verwenden kann.

Mit der Nenngröße N geht es gleich weiter. Die Firma Hubertus Ethner zeigte nämlich noch fertige Landschaftsteile mit Auffahrt und Tunnel für die Modelleisenbahner, die schnell zu einer Anlage kommen möchten oder keine Landschaftsgestaltung selbst vornehmen können. Die Abmessungen dieser Teile sind für eine N-Anlage von 1250 mm × 830 mm vorgesehen.

Für TT brachte VERO ein fertig aufgebautes, in modernem Stil gehaltenes Stellwerk mit nach Leipzig, das wohl aber auch als Bausatz erhältlich sein wird. Das aus Plast gefertigte Modell fügt sich in jede in neuzeitlicher Manier ausgeführte TT-Anlage gut ein.

Wir kennen es gar nicht anders, daß der VEB Modellspielwaren Marienberg nicht ohne Neuheiten zur Messe kommt. So zeigte dieser Betrieb ein TT-Modell einer Tankstelle mit Kfz-Werkstatt, einen Bausatz in Vollplastausführung mit zahlreichen Einzelheiten. Als weitere sehr schöne Neuheit bemerkten wir an diesem Stand das Modell des Berggasthauses „Pöhlberg", einer modellmäßigen Nachgestaltung einer existenten Vorbilds, auch dieser Artikel ist ein Bausatz in Vollplastausführung. Ebenso die dritte und letzte Neuheit dieses Herstellers, der Bausatz „Forsthaus", ein Modell mit vielen Details. Alle drei sind zwar für TT bestimmt. aber als Hintergrundmodelle auch gut für H0 verwendbar.

Der Zubehör-Produzent, VEB Modellspielwaren Köthen, hatte zwei Messeneuheiten parat: Für H0 einen zweiständigen Lokschuppen, fertig aufgebaut, in moderner großflächig verglaster Bauweise, für Diesel- oder Elloks bestimmt. Und als zweites, gleichfalls für H0, die Nachbildung einer Kleinbahnbekohlung in Oldtimer-Manier mit vielen Einzelheiten.

Schließlich entdeckten wir noch vom VEB Modellkonstrukt Leipzig eine kleine Neuheit, über die sich bestimmt alle TT-Freunde sehr freuen werden: Die Nachbildung eines Pkw vom Typ Skoda-Coupé, der mit vielen Details ausgestattet ist.

Bei unserem Rundgang fanden wir noch einige Aussteller, die nicht aus der DDR kamen und ebenfalls Modellbahnerzeugnisse zeigten. So war erstmalig am Stand der Nürnberger Firma Mangold, die seit Jahren hier ständiger Aussteller ist und nun die Fa. Trix übernommen hat, ein fast komplettes Sortiment der Minitrix-Bahn, einem N-Erzeugnis, zu sehen. Auch eine kleine in Betrieb befindliche N-Anlage war ausgestellt. Am Kollektivstand der Sozialistischen Föderativen Republik Jugoslawien konnte man unter anderem auch H0-Artikel betrachten.

Wir beendeten dann unseren Messerundgang durch den „Petershof" und warten nun mit allen Modellbahnfreunden gespannt, was sich bis zum Frühjahr tut, wenn es wieder heißt: „Auf zur Leipziger Frühjahrsmesse 1973!"

Ing. HANS WEBER, Berlin

Ergänzungsbauteile nun auch für N- und Schmalspurfreunde

Nachdem bisher in drei Ankündigungen in unserer Zeitschrift (1968/S. 220, 1969/S. 306 und 1971/S. 288) über Komplettierungsteile der Nenngröße H0 berichtet wurde, gilt es diesmal, solche Teile auch in der Nenngröße N und für Schmalspurfreunde vorzustellen.
Zu den bisherigen H0-Teilen „Grenzzeichen So 12, Regelform, Regelschlußsignal Zg 3, vereinfachtes Zugschlußsignal Zg 4 mit Steckstift, Grenzzeichen So 12, Pilzform und Zugschlußsignal Zg 4 mit Hängebügel" ist nun das gesamte Sortiment auch in den modellgerechten Abmessungen der Nenngröße N erhältlich. Das Bild 1 zeigt diese Signalzeichen in beiden Nenngrößen vergleichsweise nebeneinander. Bei der Bestellung ist zu beachten, daß die üblichen H0-Bestellnummern bei den N-Teilen durch den Zusatz „N" zu ergänzen sind. Im Bild sind diese Teile von links nach rechts dargestellt:

Grenzzeichen So 12, Pilzform	Best.-Nr. L 32 N
Grenzzeichen So 12, Regelform	Best.-Nr. L 11 N
Regelschlußsignal Zg 3	Best.-Nr. L 23 N
Schlußsignal m. Öse Zg 4	Best.-Nr. L 37 N
vereinf. Schlußsignal Zg 4 m. Stift	Best.-Nr. L 24 N

sächs. Staatsbahn und der II K neu, sowie für ähnliche Lokomotiven, z. B. der ÖBB, ist der unter der Bestellnummer L 54 für 0,25 M erhältliche Kobelschornstein bestimmt. Auch hier dient ein Ansatz von aber nur 1,5 mm Durchmesser zur einfachen Montage. Während Bild 4 die beiden Schornsteinnachbildungen zeigt, wurde im Bild 5 ein Lokgehäuse durch einen Kobelschornstein komplettiert.

Zur Verbesserung der Modellgestaltung von H0-Gleisanlagen dient die im Bild 6 gezeigte Hemmschuhbank. Damit können die vielleicht schon im „Einsatz" befindlichen Hemmschuhe ihren vorschriftsmäßigen Platz auf der Anlage erhalten. Das unter der Bestellnummer L 30 erhältliche Bänkchen ist nur als achtteiliger Bausatz für 1,25 M erhältlich. Wie Bild 7 zeigt, gehören dazu vier schwarze Dachbrettchen, zwei gelbe Ständer und zwei gelbe Ablagebrettchen.
Beim Zusammenbau sind die Schrägen an den Dach- und Abschlagebrettchen zu beachten. Unter Zuhilfenahme eines entsprechenden Anlageklötzchens werden zuerst zwei schwarze Dachbrettchen dachförmig aneinandergeklebt. Im Abstand von etwa 1 mm von den

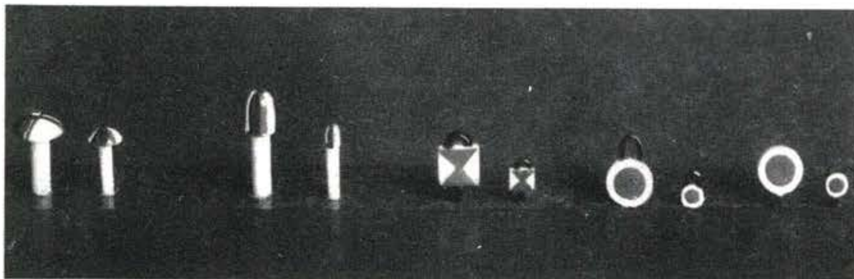
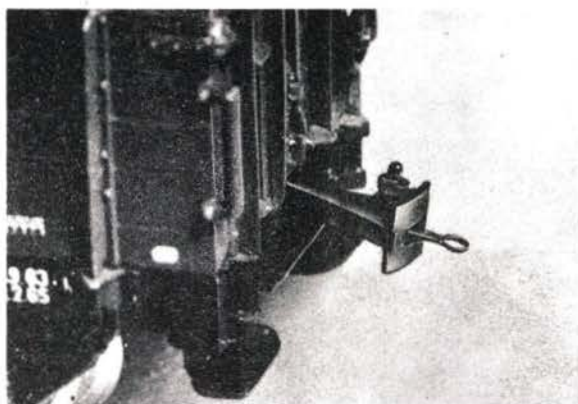


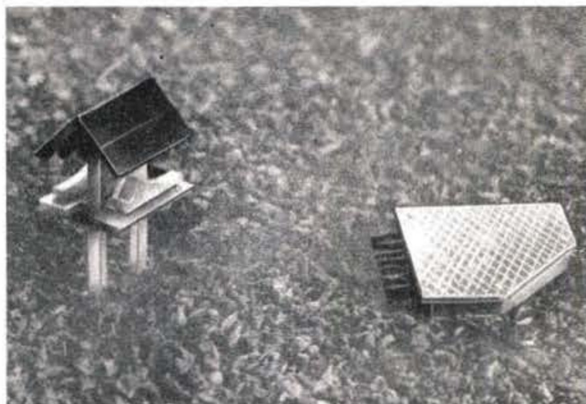
Bild 1 Die beiden Nenngrößen der Signalzeichen nebeneinander zum Größenvergleich. Das Scheibenmaß des Regelschlußsignals Zg 3 beträgt z. B. in N 1,8 × 1,8 mm, während der Durchmesser des N-Schlußsignals Zg 4 1,5 mm ist.

Die Preise der N-Teile entsprechen denen der Nenngröße H0 (siehe 1968/S. 220 u. 1969/S. 306). Für die Schmalspurfreunde steht nun die vorbildgerechte Mittelpuffer-Trichterkupplung zur Verfügung, die beim Fahrzeugbau eine merkbare Lücke schließen wird. Die in Bild 2 in ein Schmalspurfahrzeug eingebaute Kupplung besitzt eine Gesamtlänge von 11,5 mm und besteht, wie Bild 3 zeigt, aus einer fünfteiligen Garnitur. In präziser Spritztechnik hergestellt, sind dies zwei Kupplungsteile, ein Kuppeleisen und zwei Kupplungsbolzen, von 1,0 mm Durchmesser. Der komplette Satz mit der Bestell-Nummer L 29 kostet 1,15 M und ist in die bekannten Schmalspurfahrzeuge leicht einzubauen. Beim Einbau ist darauf zu achten, daß der im Bild 3 am rechts gezeigten Kupplungsteil oben sichtbare Anlagebund für den Kupplungsbolzen o b e n liegen muß.
Unter der Bestellnummer L 45 ist für die H0-Schmalspur-Lokbauer für 0,23 M der vorbildgerechte Schornstein für die sächs. Schmalspurloks der Typen IIIK, IVK und VK erhältlich. Der Schornstein besitzt, wie die Ursprungsausführung, eine Krempe und, zur besseren Montage an das Lokgehäuse, einen Ansatz von 1,8 mm Durchmesser.
Für die Schmalspurlokomotiven der Typen I K der

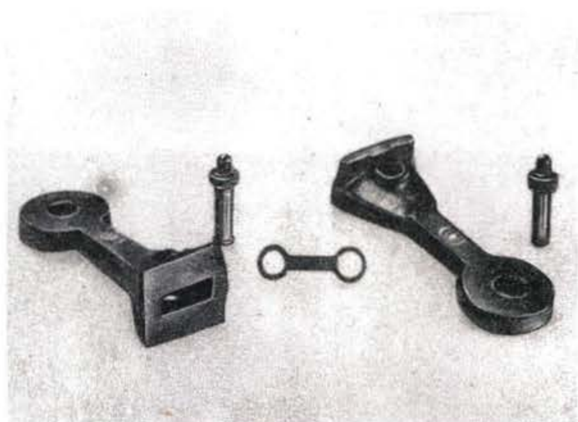
Stirnkanten aus erfolgt dann das Ergänzen der Dachbrettchen. Zur Ablage der Hemmschuhe dienen schließlich die beiden gelben Ablagebrettchen, die mit der Schräge außen auf die beiden Stege der Ständer geklebt werden. Wird das Hemmschuhbänkchen im Bereich von Rangier- oder Abstellgleisen im Schotterbett eingesetzt, so ist der so gewonnene Eindruck verblüffend.
Als erstes Teil einer Reihe H0-Teile zur Ausgestaltung von Weichen- und Signalzugnachbildungen und -Kanälen dient der mit der Bestellnummer L 48 für 0,22 M erhältliche, in Bild 6 gezeigte Abdeckkasten für Seilzugrollen. Der in grauer Farbe gestaltete Kasten in Dreiecksform ist mit einer imitierten Riffelblechabdeckung und mit vier Schraubenköpfen sehr sauber nachgebildet.
Die beiden zuletzt genannten Teile ermöglichen in einfacher Weise die noch bessere Ausgestaltung der Umgebung unmittelbar neben dem Gleis, was gewiß im Sinne aller Modelleisenbahner ist, die am wahren Modellbau ihre Freude haben.
Die Bestellung der Teile hat, wie bereits im Heft 10/1971/S. 288 beschrieben, zu erfolgen, so daß hier auf eine Wiederholung verzichtet werden kann.



2



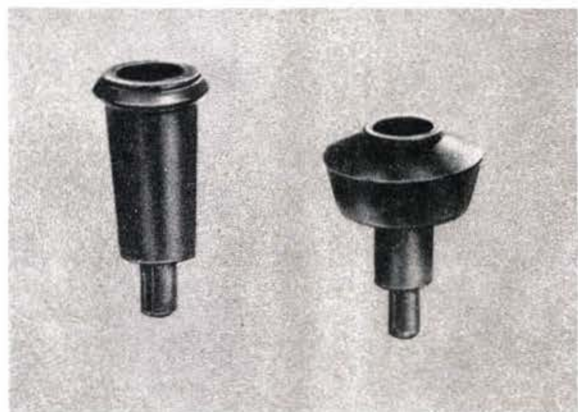
6



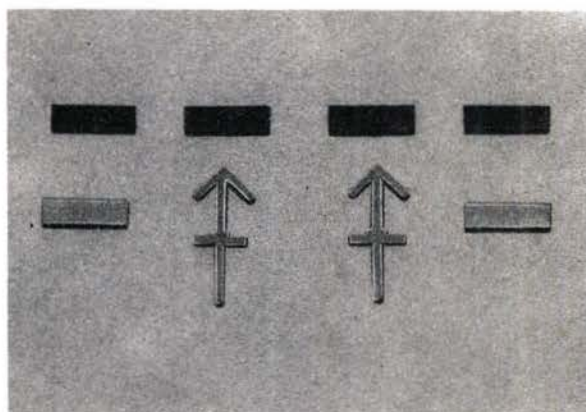
3



6a



4



7

5

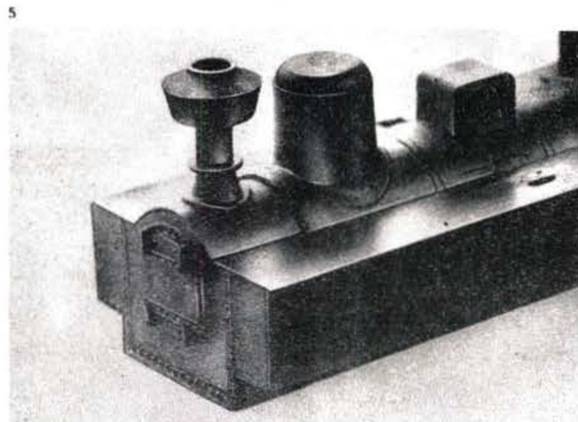


Bild 2 Eingebaute Schmalspur-Trichterkupplung in einem O-Schmalspurwagen. Das Kuppeleisen hat eine Gesamtlänge von 4,8 mm bei einer Stärke von 0,3 mm.

Bild 3 Kupplungsteile, Kuppeleisen und Kupplungsbolzen des fünfteiligen Satzes

Bild 4 Normalschornstein mit Krempe und Kobelschornstein für Schmalspurlokomotiven

Bild 5 Ein mit dem Kobelschornstein komplettiertes Lokgehäuse

Bild 6 Zum vorbildgerechten Ablegen der Hemmschuhe dienendes Hemmschuh-Bänkchen und ein Abdeckkasten für Seilzugrollen im Schotterbett einer Anlage

Bild 7 Die Einzelteile zum Bausatz des Hemmschuh-Bänkchens. Vier Dachbrettchen, zwei Ständer und zwei Ablagebrettchen.

Fotos: H. Weber, Berlin

HORST LIPPMANN, Karl-Marx-Stadt

Mehr PS für die 254 (ex E 94) in TT

Ein schmuckes Modell ist die 254 des VEB Berliner TT-Bahnen. Nicht nur rein äußerlich, auch ihre Zuverlässigkeit im Fahrbetrieb ist gut. Trotzdem hat sie nach meiner Meinung einen Mangel, welcher sich durch die Vollplastausführung mit zu geringer Eigenmasse bemerkbar macht.
Das große Vorbild des Modells versieht bekanntlich als schwere Güterzuglokomotive ihren Dienst, meist auf gebirgigen Strecken. Schwere Steigungen müssen oft überwunden werden. Für diese Aufgaben wollte auch ich mein Modell auf der eigenen Anlage einsetzen. Leider enttäuschte mich meine 254 gleich auf der ersten zu befahrenden Steigung, die etwa 8,5 ‰ beträgt; denn die Räder der Lokomotive drehten bereits bei einer Anhängelast von zehn Güterwagen durch.

Da war guter Rat teuer!

Versuche, das Modell mit Ballastteilen aus Blei zu beschweren, ließen sich wegen Platzmangels nicht ausführen. Nach mehreren Versuchen kam ich zu einer Lösung, mit deren Ergebnis ich nun zufrieden bin.

Für den Umbau werden folgende zwei Teile gebraucht, welche im Handel erhältlich sind:

1. Eine Ritzelwelle der 254, Nr. 5331/G 14 (siehe Foto, Bezeichnung 1)
2. Ein Treibradsatz mit Haftbelag (Bezeichnung 3)

Von der Welle wird vorsichtig das Ritzel (11 Zähne) entfernt, ohne es zu beschädigen. Gut eignet sich dazu ein etwa 2 mm starkes Blech, welches vorher mit einer 2-mm-Bohrung versehen wurde, in welche die Welle gesteckt und zwischen zwei Schraubstockbacken vorsichtig durchgeschlagen wird.

Die Verbindungswelle vom Motor zur Hauptgetriebewelle (Bezeichnung 2) wird ausgebaut und das Zahnrad von ihr entfernt. Auf diese Welle wird nun das kleinere Ritzel aufgeschoben. Der genaue Abstand ist vom Zahnrad der Hauptgetriebewelle abhängig. Durch diese Änderung ist besonders an Steigungen das Übersetzungsverhältnis günstiger geworden. Um eine bessere Haftung der Räder auf der Schiene zu erreichen, wird der mittlere Radsatz (Bezeichnung 3) des hinteren

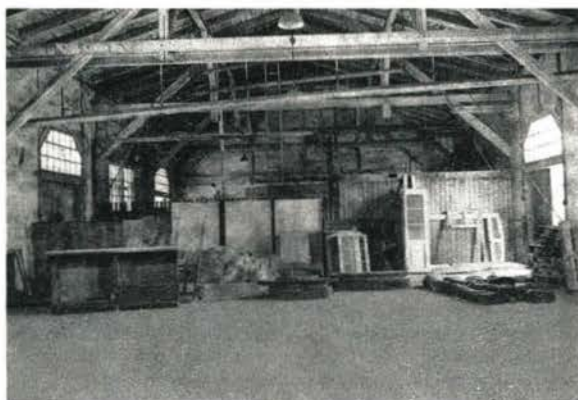
---

AUS DEM VERBANDSLEBEN

Ein nachahmenswertes Beispiel

Ein Höhepunkt besonderer Art war die Mitgliedervollversammlung der AG 4/27 Sömmerda am 24. Mai 1972, konnten wir diese Versammlung doch in unseren neuen Räumen durchführen, die uns von seiten der DR vom Dienstortältesten des Bf Sömmerda übergeben wurden.
Es war ein langer und schwieriger Weg von 3½ Jahren bis zu diesem Tage. Da viele unserer Arbeitsgemeinschaften ähnliche Raumschwierigkeiten haben werden, wie wir sie bis jetzt kannten, will ich im folgenden berichten, was bei uns geschah.

Bild 1 Der nicht mehr genutzte Güterboden der Ga Sömmerda sah so aus wie gewiß viele andere auch



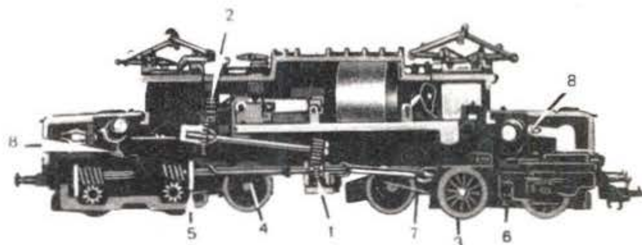
Wir hatten einen Raum im Kreiskulturhaus „1. Mai" von etwa 4 × 4 m Größe. Darin stand unsere Anlage von 4 × 2 m in Nenngröße H0. Es war also nicht mehr Platz als bei vielen Modelleisenbahnern zu Hause für die Heimanlage. Als uns nun im Dezember 1968 auf unsere Bitte hin der Vorsteher des Bf Sömmerda besuchte und sah, wie beengt es bei uns zuging, tauchte der Plan auf, einen Teil der nicht mehr benutzten Güterabfertigung für unsere Zwecke nutzbar zu machen. So wurde eine Ortsbesichtigung vereinbart und das Objekt dann für brauchbar befunden. Doch das Schwierigste war damit noch nicht geklärt: Wer sollte das bezahlen? Es wurden von uns deshalb alle staatlichen und betrieblichen Organe um Hilfe gebeten. Die Zahl der Schreiben, Aussprachen, Telefonate usw. wurde immer größer. Und es war gar nicht so einfach, einen Weg zu finden. Manche von uns waren schon dem Verzweifeln nahe.
Inzwischen fand auf der Bezirksdelegiertenkonferenz des BV Erfurt im September 1970 ein Wechsel in der Leitung statt, und der Vizepräsident der Rbd Erfurt, Rb.-Direktor Marktscheffel, übernahm den Vorsitz des Bezirksverbandes. Dieser Wechsel brachte nicht nur eine Verbesserung der Arbeit unseres ganzen Bezirkes mit sich, sondern für uns auch eine gute Unterstützung unseres Güterschuppenprojekts. Ferner zeigte der Direktor für Sozialökonomie des VEB Büromaschinenwerk Sömmerda im VEB Kombinat ZENTRONIK für unsere Sorgen großes Verständnis und versprach Hilfe. Sie wurde uns auch bald in Form einer vierstelligen Geldsumme gewährt.
Aufgrund eines neuen Projektes, das wir anfertigen ließen, fand im Frühjahr 1971 eine Besichtigung des Objektes mit den verantwortlichen Mitarbeitern der Rbd Erfurt statt, so daß dann grünes Licht für die Bauausführung gegeben werden konnte.

Der vorgesehene Termin der Fertigstellung, der 22. Jahrestag der DDR, konnte leider wegen anderer dringender Maßnahmen bei der DR zwar nicht gehalten werden. Während der Wintermonate ging es nur langsam voran. Nachdem wir unsere Mitglieder-Voll-

Drehgestells entfernt und durch einen Treibradsatz mit Haftbelag ersetzt. Dabei müssen die Stromabnahmefedern etwas hochgebogen werden, damit sie nicht auf dem Haftbelag der Räder schleifen. Die an diesem Radsatz jetzt ausfallende Stromabnahme wird von den beiden leer mitlaufenden Radsätzen beider Drehgestelle übernommen.

Dazu sind folgende Arbeiten auszuführen:

Je Radsatz wird ein Rad (immer das gegenüberliegende) zwischen Radkranz und Speichen mit einem 0,5-mm-Bohrer durchbohrt (Bezeichnung 4). In das Loch wird blanker Draht (klemmend) so befestigt, daß mit dem Radkranz fester Kontakt besteht. Der Draht wird an der Rückseite des Rades zur Achse geführt und diese mit zwei bis drei Windungen umwickelt.
Die beiden Lagerschilder (Bezeichnung 5) der Drehgestelle müssen mit einem Streifen Prenaband oder ähnlichem isoliert werden.
Je Drehgestell wird noch um die äußere Halteschraube der Abdeckplatte (Bezeichnung 6) ein dünner Draht befestigt. Dieser soll hinter die Seitenblenden geführt und an dem stromführenden Blech, an welchem sich jeweils eine Diode befindet, angelötet werden (Bezeichnung 8). Der Strom fließt jetzt von dem Radkranz über die Achse, Blattfeder (Bezeichnung 7), Abdeckplatte und Halteschraube, über den Draht zum Motor.



Der Schnitt zeigt die notwendigen Veränderungen am TT-Modell — *Foto: Verfasser*

Damit wäre schon die Arbeit geschafft, die sich bestimmt gelohnt hat.

Die Abbildung mit den Bezeichnungen 1 bis 8 zeigt, an welchen Teilen der Lok die Veränderungen vorzunehmen sind.

Ich besitze zwei dieser so veränderten Triebfahrzeugmodelle, und beide zeichnen sich auch bei schwieriger Streckenführung durch gute Zugleistung aus.

---

versammlung für den 24. Mai 1972 festgelegt hatten und die Bitte äußerten, bei dieser Gelegenheit die neuen Räume einzuweihen, ging es in den ersten Maiwochen aber nochmals mit Hochdruck an die Arbeit. Am 23. Mai 1972 nachmittags konnten wir die Spuren der Bau- und Malerarbeiten mit einem Großreinemachen beseitigen und die Räume für die Versammlung herrichten. Sie bestehen aus einem Arbeits- und einem Anlagenraum. Die Gesamtfläche beträgt etwa 50 m².
Ein besonderes Ereignis anläßlich unserer Versammlung war die Teilnahme des früheren sowjetischen Generaldirektors des Büromaschinenwerkes, der anläßlich der Betriebsfestspiele in Sömmerda weilte und der in Begleitung des als Gast geladenen Direktors für Sozialökonomie erschien. Als Gäste waren ferner anwesend der Vizepräsident der Rbd Erfurt, Rb.-Direktor Marktscheffel, in gleichzeitiger Funktion als Vorsitzender unseres Bezirksvorstandes, der Vorsitzende der Revisionskommission des BV, Horst Kohlberg, der Dienstortälteste des Bf Sömmerda, Rb.-Insp. Koppo und der Leiter des Kreiskulturhauses, Herr Kurt Müller. Die Inbetriebnahme unserer neuen Räume wirkte sich bisher so günstig aus, daß wir unsere Verpflichtung gegenüber dem BV, zehn neue Mitglieder im Jahre 1972 zu werben, bereits am 25. Juni vorfristig erfüllen konnten.
Unser Ziel ist es jetzt, eine Anlage zu planen und zu bauen, die auch von den Lehrlingen des Bf Sömmerda als Lehranlage genutzt werden kann, so wie es im abgeschlossenen Patenschaftsvertrag mit dem Bahnhof vereinbart wurde. Eine entsprechend starke „Mannschaft" haben wir. Es gibt bestimmt in allen größeren Dienstorten der DR ähnliche ungenutzte oder zweckentfremdete Räume, die mit der nötigen Initiative für die Zwecke des DMV der DDR nutzbar gemacht werden können. Das sollten der ursächliche Sinn und das Anliegen dieses Berichtes sein. Wir würden uns freuen, zu hören, ob anderweitig Ähnliches geplant oder bereits verwirklicht worden ist.

Heinz Kohlberg, Sömmerda



Bild 2 Und jetzt besitzen die Sömmerdaer Modellbahnfreunde einen geräumigen, schönen Gemeinschaftsraum, der auch äußerlich auf ihre Benutzer werbend hinweist

Bild 3 Die alte Anlage, die ja nun bald in neuem Glanze wieder aufgebaut werden wird

Fotos: P. Müldner, Sömmerda



Abschied von der P 8



Bild 1 Der Sonderzug des DMV, BV Cottbus, auf dem Putzkauer Viadukt, gefördert von den beiden P 8

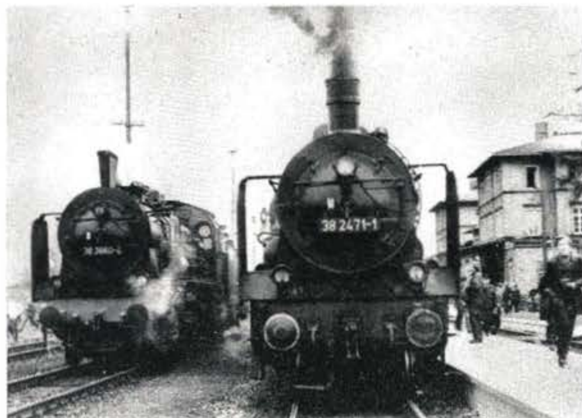
Am 15. April 1972 war es wieder einmal soweit: Der Sonderzug des Bezirksvorstandes Cottbus des DMV der DDR verließ Punkt 10 Uhr Bautzen, um der aussterbenden, weithin bekannten Dampflokbaureihe 38^{10-40} (pr P 8) die letzte Ehre zu geben.
Man hatte sich etwas Besonderes einfallen lassen. Weil die letzte P 8 des Rbd-Bezirks Cottbus einen Giesl-Schornstein besaß und, um den Fotofreunden eine letzte Attraktion zu bieten, war die 38 1271 im DR-Originalzustand extra vom Bw Roßlau geholt worden.
In dem aus acht Bi- und einem Dienstwagen bestehenden — sieht man von Veränderungen an einzelnen Wagen ab — zur P 8 passendem Zug war jeder Platz belegt. Fast 400 Eisenbahner und Freunde der Eisenbahn, darunter Ehrengäste zur DMV-Festveranstaltung, wie der Vizepräsident Schäfer, der Rbd Cottbus, der Amtsvorstand des Reichsbahnamtes Bautzen, Vertreter der Politabteilung, Gewerkschaftsleitung und des Rates des Kreises Bautzen, nahmen an der Fahrt teil. Auch Prof. Ziehm von der Hochschule für Verkehrswesen und die „Aktuelle Kamera" des Fernsehens der DDR hatten sich dieses Ereignis nicht entgehen lassen. Dank des Verständnisses vieler Eisenbahner, besonders der Bahnbetriebswerke Bautzen und Zittau, war es schon ein Erlebnis, dabei zu sein. Nicht zu vergessen, daß beide Maschinen noch einmal auf Hochglanz poliert waren. In Großpostwitz gab es die erste Scheinanfahrt, die durch einsetzenden Nieselregen und angezogene Bremsen zu richtigen „Rauchfotos" verhalf.
In Wilthen dann eine weitere Begebenheit: die 38 3860 setzte sich als Vorspannlokomotive davor.
Nun ging es in schneller Fahrt die Steigung nach Neukirch (Lausitz) West hinauf. So schnell war noch nie ein planmäßiger Zug durch Neukirch (Lausitz) Ost mit einer P 8 gefaucht. Die Lokomotivführer wollten noch einmal zeigen, was in dieser bewährten Personenzuglokomotive steckt.
In Putzkau wurde es noch dunkler. Das konnte aber die Begeisterung nicht bremsen, fuhr doch der Zug als Sperrfahrt ein Stück zurück und kam erneut über den Viadukt gefahren. Das Brückenbauwerk — und beide Maschinen vor dem Personenzug — ein begeisterndes Bild, nicht nur für die vielen Fotografen.
Dann war erst einmal Zeit, sich im Zuge dem Fototausch, dem illustrierten Programmheft und den Schilderungen der Experten zu widmen. Ältere Eisenbahner, die mit von der Partie waren, berichteten von Erlebnissen, aber auch von manchem Fluch während der Dampflokzeit.

Währenddessen fuhr der Zug durch landschaftlich reizvolle Streckenabschnitte. Kurz vor Kamenz war wieder ein Fotohalt.
Hier sollten Zugaufnahmen möglich sein. Das wird aber dank der Unvernunft einzelner Teilnehmer, die sich absolut nicht stören lassen, ständig im Bild oder unmittelbar vor der Lokomotive herumzulaufen, immer problematischer. Ob für solche Fahrten einmal ein strenges — stillschweigendes — Reglement gelten wird?
In Kamenz wartete auf zahlreiche Ehrengäste und Mitglieder des DMV die Festveranstaltung anläßlich des zehnjährigen Bestehens des DMV der DDR. Andere ließen sich eine Modellbahnanlage zeigen, erwarben ein Lokschild vom Bw Kamenz oder nutzten weitere Fotogelegenheiten.
Für uns alle war es der letzte Tag, wo wir eine solche Zugkomposition erleben konnten, wie sie noch vor gar nicht langer Zeit überall üblich war. Das „Mädchen für alles", die P 8, war auf fast allen Strecken vertreten. Der technische Fortschritt in Gestalt der Dieseltriebfahrzeuge machte aber auch vor ihr nicht Halt.

Erich Preuß, Lübbenau

Bild 2 Zum letzten Male stehen wenigstens hier zwei Lokomotiven der BR 38^{10-40} (pr P 8) nebeneinander, die eine übrigens mit Giesl-Ejektor, die andere in Originalausführung

Fotos: R. Preuß, Berlin



Bei Einführung dieser Leserbriefseite im Heft 2/1972 kündigten wir zwar an, daß wir nicht die Absicht hätten, unter dieser Rubrik eine erneute „Modellok-Wunsch-Diskussion" zu führen. Wir weichen heute aber einmal hiervon ab, und das hat seine gute Bewandnis.

Unser Leser Manfred Jähkel aus Berlin wandte sich im April d. J. mit einer ausführlichen Eingabe an den Generaldirektor der VVB Spielwaren und forderte „verbindliche Aussagen zu dem kompletten Themenkreis Modelleisenbahn" in bezug auf die Erfüllung lang gehegter Kundenwünsche. Als Anlage fügte er seiner Eingabe acht Seiten (Maschinenschrift!) bei, auf denen er entsprechende Veröffentlichungen unserer Fachzeitschrift zu diesem Problem zitierte, die in den letzten zehn Jahren erschienen waren.

Daraufhin fand dann am 10. Mai 1972 in Leipzig eine Beratung der VVB Spielwaren statt, zu der neben Herrn J. au chdie Technische Kommission des DMV der DDR und wir eingeladen waren. Der Verlauf dieser mehrstündigen Diskussion — in der seitens der VVB und des VEB PIKO neben vielen plausiblen, sachlichen Fakten aber auch das Argument vorgebracht wurde, es sei dem Hersteller ja gar nicht so recht bekannt, welche Baureihe denn nun eigentlich von den Modelleisenbahnern in erster Linie gewünscht würde — veranlaßt uns, das brennende Problem nochmals aufzugreifen. Es ist von vornherein klar, daß ein Lokmodell nicht von heute auf morgen serienreif entwikkelt werden kann, das erwartet auch keiner, was aber ist notwendig? Es muß nun endlich eine klare Konzeption vorliegen, in der unbedingt auch ein größeres Dampflokmodell in H0 (z. B. BR 01, 41 usw.) enthalten ist. Dann muß der VEB PIKO als Leitbetrieb mit Unterstützung der VVB Spielwaren ernsthaft darangehen, alle Hemmnisse, die bei anderen Stellen noch zu suchen sind, aus dem Wege zu räumen. Hier sollte man sich auch der Unterstützung des DMV der DDR sichern, die mit Sicherheit gewährt wird.

Damit man aber in Sonneberg noch einmal öffentlich durch uns den breiten Wunsch der Modelleisenbahner der DDR erfährt, veröffentlichen wir nachstehend einen Leserbrief von Herrn Dr. Henning aus Bad Salzungen. Dieser Brief steht repräsentativ für unzählige andere, die uns laufend erreichen und welche wir alle gar nicht beantworten können. Herr Dr. H. schreibt:

„Gestatten Sie mir, daß ich mich als Nichtmitglied des DMV, nichtsdestoweniger aber als passionierter Modelleisenbahner mit einem speziellen Problem an Sie wende. Trotz äußerst knapp bemessener Freizeit widme ich mich neben dem Anlagenbau und dem Sammeln von Triebfahrzeugen der Nenngröße H0 aus unserer Produktion dem ausführlichen Studium Ihrer Zeitschrift zurück bis zum Jahrgang 1957. Dabei mußte ich die äußerst betrübliche Feststellung machen: Sie betrifft den immer wiederkehrenden Wunsch vieler Leser nach einer ordentlichen 2'C1'-Lok in H0, der von unserer Modellbahnindustrie konstant ignoriert wird.

Diesem Mißstand sollte schleunigst ein Ende bereitet werden. Meiner Ansicht nach kann sich der VEB PIKO weder mit langen Projektionszeiten noch mit Exportinteressen herausreden; außerdem dürften gut gelungene DR-Modelle unserer Produktion auch zugkräftige Exportschlager werden.

Aus diesem Grunde halte ich es nunmehr für höchste Zeit, daß sich PIKO oder der VEB Eisenbahnmodellbau Zwickau bzw. der VEB Modellbahnzubehör Glashütte endlich einmal zur möglichst kurzfristigen Entwicklung und Herausgabe einer gelungenen 01^5 (mit Ölhauptfeuerung) oder einer 03 Reko entschließen. Ich bin sicher, daß die entsprechend dankbare Abnahme nicht nur auf dem Inlandsmarkt gesichert wäre. Wenn die Hersteller ganz sicher gehen wollen, wäre eine vorherige Bedarfsermittlung bestimmt möglich, wobei „Der Modelleisenbahner" oder eine Umfrage in den einzelnen AG des DMV der DDR mithelfen könnten ..."

Unser Leser, Herr Olaf Liehr, aus Berlin bringt folgende Gedanken zum Ausdruck: „... In der Tat ist die gute alte Straßenbahn ein lohnenswertes Hobby-Objekt, sei es als Ergänzung einer Modellbahn, sei es als eigenständige Anlage.

Leider stellt man aber fest, daß unsere Modellbahnindustrie diesen Trend zur Modellstraßenbahn kaum unterstützt. Nicht jeder hat das Geschick oder die Zeit, so etwas selbst zu bauen. Auch viele Kinder würden gern eine kleine Straßenbahn ihr eigen nennen.

Der VEB Modell- und Plastspielwarenkombinat Annaberg bringt so viele gute Modelle von Straßenfahrzeugen heraus. Man wagte sich dort auch schon mit der Lenin-Lok an ein Schienenfahrzeug. Wäre es da nicht schön, wenn sich dieser Betrieb auch einmal des modernen Tatra-Straßenbahnwagens annehmen würde? Als antriebsloses Modell herausgebracht, könnte ihn der Bastler leicht motorisieren. Noch besser wäre es, wenn eine andere Firma in Kooperation gleich ein dazu passendes Triebgestell konstruieren würde.

Des weiteren könnte doch der Old-timer, wie er in Leipzig und im Verkehrsmuseum Dresden als Souvenir erhältlich ist, für weitere Städte hergestellt werden. Welcher Betrieb nimmt sich einmal des herrlichen Wagens Nr. 10 der „Städt. Straßenbahn Cöpenick" an? Meine Zeilen sollen nur einige Anregungen geben, es wäre daher wünschenswert, wenn sich die betreffenden Hersteller einmal hierzu äußern würden."

Wieder einmal ein Wort in eigener Sache

Erfreulicherweise nimmt die Zahl der Leserbriefe immer mehr zu, was bei der gestiegenen Auflagenhöhe unserer Zeitschrift auch nicht verwundert. Wir freuen uns natürlich über jede Reaktion unserer Leser, müssen jedoch als Ein-Mann-Redaktion mit unserer Zeit besonders rationell umgehen. Dabei können Sie uns weitgehend unterstützen, wenn Sie bitte folgendes beachten:

- Absender mit voller Anschrift in jedem Brief angeben, nicht nur auf dem Umschlag;
- auf den Fotorückseiten ist ebenfalls immer die volle Anschrift des Bildautors anzugeben;
- Manuskriptangebote möglichst in Maschinenschrift, dreizeilig, 52 Anschläge je Zeile, auch die Manuskripte bitte mit der Autorenadresse kennzeichnen;
- Bilder nur dann einsenden, wenn es sich um kontrastreiche, bildscharfe Fotos handelt; diese müssen mindestens 9 × 12 cm groß und schwarz/weiß abgezogen sein;
- alle Anfragen, welche die Anzeigenseiten betreffen, sind an die DEWAG zu richten oder an die in der betr. Anzeige angegebene Adresse;
- Angebote und Nachfragen zur DMV-Seite (wer hat – wer braucht?) nur an die Anschrift des Generalsekretariats des DMV der DDR, 1035 Berlin, Simon-Dach-Str. 10 senden;
- sämtliche redaktionelle Post hingegen erwarten wir direkt unter unserer Anschrift: 108 Berlin, Französische Str. 13/14, dabei bitte die Redaktion mit voller Bezeichnung „Der Modelleisenbahner" angeben;
- individuelle Wünsche, Fragen usw. können wir leider **nicht** erfüllen bzw. beantworten, ebenso weisen wir keine Bezugsquellen nach, daher bitte von solchem Schriftverkehr absehen.

Sie helfen uns sehr, wenn Sie dies alles beachten. Dafür bedanken wir uns herzlich.

Ihre Redaktion

WISSEN SIE SCHON ...

● daß in der CSSR die Erbauer der Prager Metro ihren Staatsplan für das erste Halbjahr 1972 mit 104,3 Prozent erfüllt haben? Damit gingen die Bauarbeiten zügig voran, besonders gut aber beim Bau der Linie C, die in zwei Jahren als erste in Betrieb genommen werden soll. Re.

● daß es eigentlich die auf dem Bild gezeigte Ellok Nr. 211 004 – 7 der Deutschen Reichsbahn gar nicht gibt? Vom Raw „Otto Grotewohl" in Dessau wurde im ersten Halbjahr 1972 die bei einem Unfall vor Jahren zusammen mit der 218 40 und mit der 242 073 stark beschädigte ehemalige E 11 004 mit der neuen, auf unserem Bild sichtbaren Bezeichnung 211 004-7 wiederaufgebaut. Ein Großteil dieser Arbeiten wurde zusätzlich von Jugendkollektiven geleistet, wobei der Erlös auf das Konto der „Weltfestspiele der Jugend und Studenten 1973" ging.
Die Betriebsnummer 211 004 – 7 behielt die Reparaturlokomotive jedoch nur für zwei Tage. Schon vom Lokomotivkasten her, den der Herstellerbetrieb, VEB LEW „Hans Beimler", zulieferte, aber auch von den Fahrmotoren her unterschied sich die Lokomotive von der Serie 211 003 – 042. Daher erhielt diese Lok noch vor ihrer Ablieferung an das Bw Erfurt die neue Bezeichnung 211 056 – 7. Somit zeigt unser Bild eine Ellok der DR, die es im Grunde genommen von ihrer Betriebsnummer her gar nicht gibt.
Foto: G. Fiebig, Dessau



● daß das gegenwärtig 135 000 Kilometer umfassende sowjetische Eisenbahn-Streckennetz bis zum Jahre 1975 um 5600 km erweitert wird? Auf weiteren 7000 km werden zweite Gleise verlegt. Der Wagenpark wird u. a. um 30 000 Waggons vergrößert, während im gleichen Zeitraum 2000 Elloks neu beschafft werden.
Momentan werden täglich 17 000 Reisezüge mit rund 10 Millionen Fahrgästen von den SZD abgefertigt.

● daß der schaffnerlose Straßenbahnbetrieb in Wien mittels elektromotorischer Fahrschaltersteuerung verwirklicht wird? Bei diesem System dienen ein Scheibenläufermotor als Antriebsorgan und eine Tot-Mann-Einrichtung zur Kontrolle des Fahrers. Der Fahr- und Bremsstrom wird in Abhängigkeit von der Last durch einen elektronischen Fahrtregler geregelt, der gleichzeitig als Überbremsschutz wirkt. Der Aufbau dieses Reglers erfolgte auf der Basis der integrierten Schaltkreistechnik. Ge.

● daß zur Vereinfachung sowie zur Einsparung von Schaffnern, Kontrolleuren und Automaten in einigen sowjetischen Großstädten erwogen wird, anstelle einer Einzelfahrgastabfertigung von jedem Beschäftigten monatlich zwei Rubel direkt durch die jeweilige Betriebsbuchhaltung an die Straßenbahnverwaltung abzuführen? Schi.

● daß das Landeskundliche Museum in Innsbruck plant, eine Verkehrsabteilung zu eröffnen?
Zu diesem Zweck wurde u. a. eine Zahnradlokomotive von der Ritterbahn in Bozen und ein Zweiwagenzug der Innsbrucker Verkehrsbetriebe von 1908 erworben.
Die Verkehrsabteilung soll 1973 eröffnet werden. Schi.

● daß auf der Insel Man die letzte Pferdebahn der Welt verkehrt?
Douglas, die knapp 20 000 Einwohner zählende Hauptstadt dieses Inselstaates, bietet allsommerlich dieses Relikt aus längst vergangenen Tagen. Die zweigleisige Strecke verbindet den Hafen mit dem Stadtzentrum und einer elektrischen Überlandbahn. Sie ist etwas über 3 km lang. Der Pferdebahnbetrieb wurde bereits 1876 eröffnet. Im Winter wird die Linie durch städtische Doppelstockbusse bedient. Schi.

● daß die Waggonfabrik Riga einen Elektrozug vom Typ ER-22 M übergeben hat, der jetzt von den Sowjetischen Eisenbahnen (SZD) erprobt wird. Dieser elektrische Zug ist für den Vorort- und Nahverkehr in Ballungszentren vorgesehen. Hierbei ist aber zu bemerken, daß in der Sowjetunion Entfernungen bis zu 300 km durchaus noch als Nahverkehr bezeichnet werden. Deshalb verfügt dieser neue Zug auch über eine Höchstgeschwindigkeit von 130 km/h.
Es ist noch erwähnenswert, daß sich die Fenster durch einen Knopfdruck öffnen bzw. schließen lassen. Das Öffnen und Schließen der Wagentüren erfolgt automatisch. Ja.

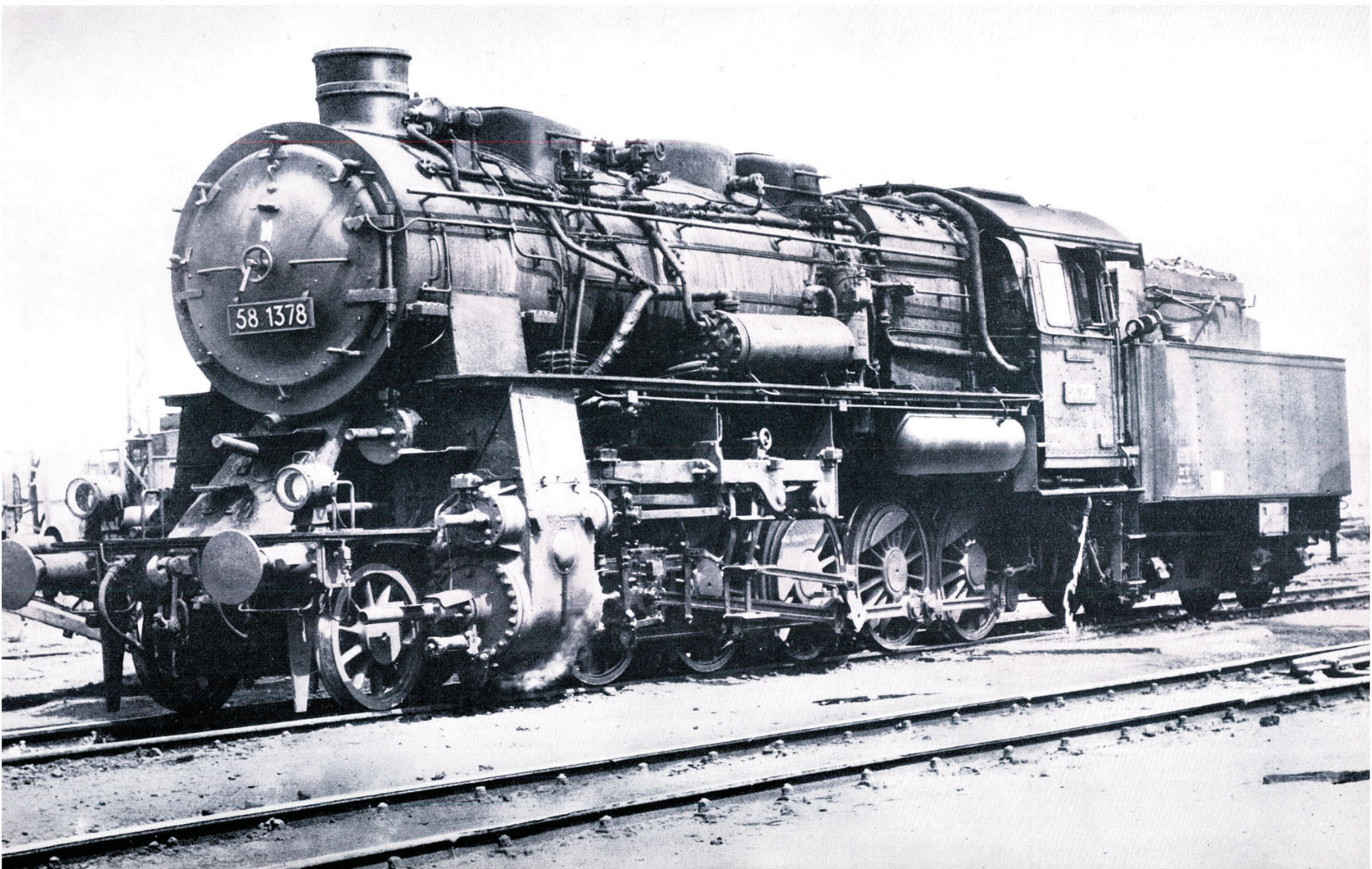
Achtung Leser!

Die stark verspätete Auslieferung unseres Heftes 8/1972 ebenso wie die verzögerte des Heftes 9/1972 bitten wir vielmals zu entschuldigen.
Beides wurde durch unsere Vertrags-Druckerei, das Druckkombinat Berlin, verursacht.
Wir sind durch strikte Einhaltung der Termine stets bemüht, Ihnen das Heft pünktlich zur Verfügung zu stellen. Die Auslieferung der nächsten Hefte soll durch die Druckerei laut Plan wie folgt geschehen: Heft 11: 1. 11., Heft 12: 30. 11.
Die Redaktion

Lokfoto des Monats

Seiten 311 und 312

Güterzuglokomotive der Baureihen 58^{2-3}, 58^{4}, 58^{5} und 58^{10-21} der DR, Gattungszeichen G 56.16, 1'E h3, Loknr. 58201 – 582146.
Die ehemalige preußische Bezeichnung lautete G 12, erstes Baujahr: 1917, Henschel & Sohn.
Diese Lokomotive wird meist auch nicht zu Unrecht als erste Einheitslokomotive bezeichnet, wobei man dieses nicht mit den späteren Einheitsloks der früheren DR gleichsetzen darf. Hierbei einigten sich vielmehr die früheren Länderbahnen Preußens, Sachsens, Württembergs, Badens und die Reichseisenbahn Elsaß-Lothringen auf diesen Lokomotivtyp G 12. Bis zum Jahre 1919 wurden etwa 1150 Maschinen gebaut. Die indizierte Leistung beträgt 1540 PS. Als Tender wurde der preußische Tender 3 T20 gewählt.
Die DR der DDR hat einen Teil dieser Lokomotiven vor mehreren Jahren rekonstruiert, da die Maschine noch nicht als verbraucht galt.
Die BR 58 ist eine Drillingsmaschine.

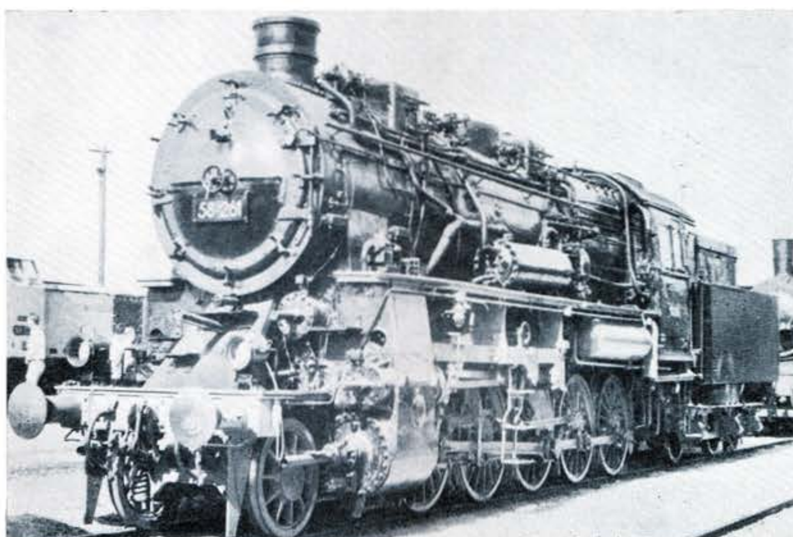


Güterzuglokomotive Nr. 58 1378 der DR *Foto: R. Kluge, Lommatzsch*

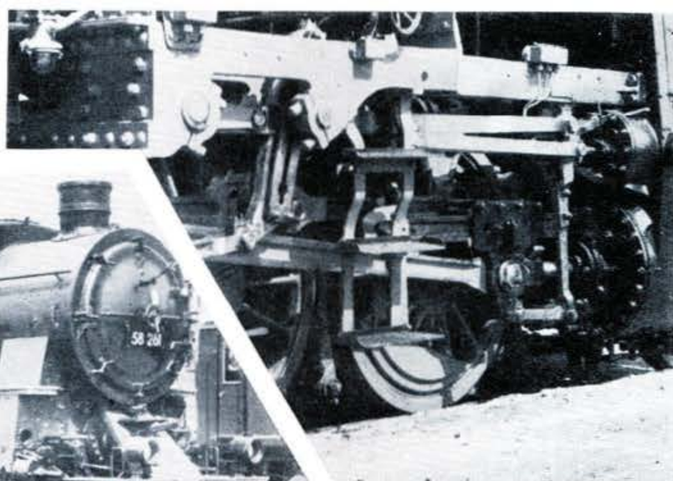
LOKBILD-ARCHIV

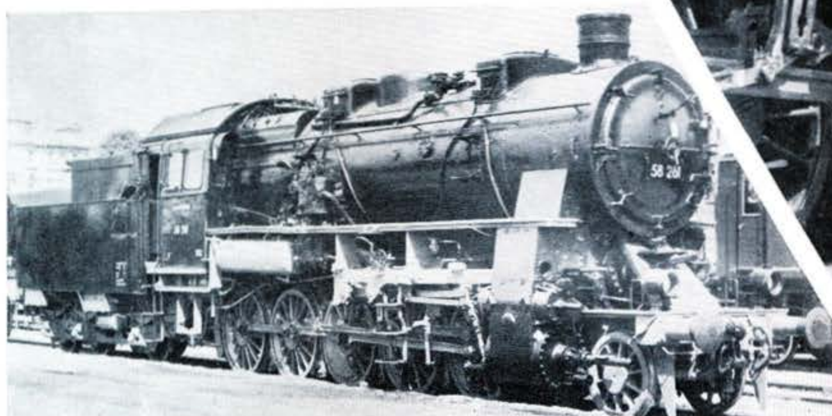
Güterzuglok 58

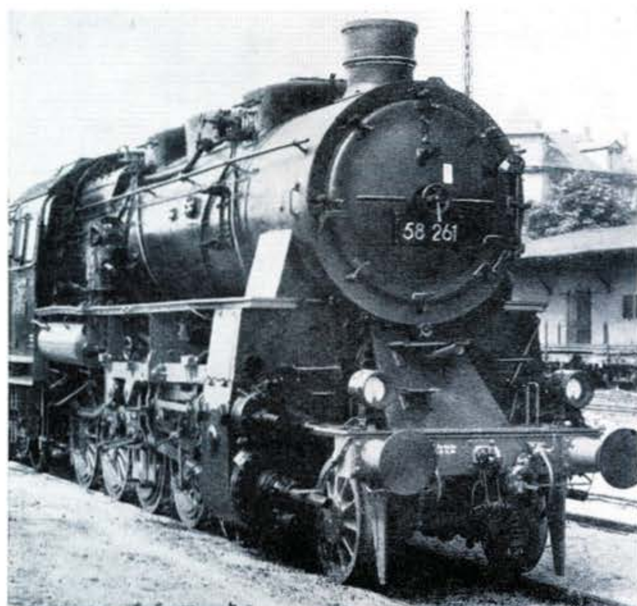
BR 58$^{2-3,\ 4,\ 5,\ 10-21}$
G 56.16 1'Eh 3
56 201 – 58 21 46

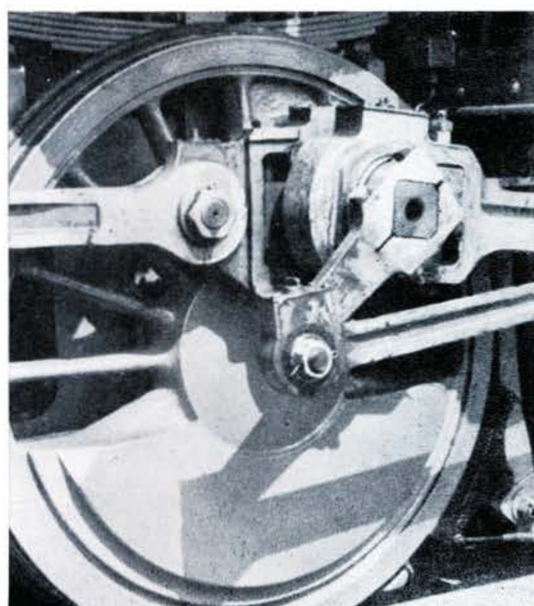


Fotos: Fritz Hornbogen, Erfurt







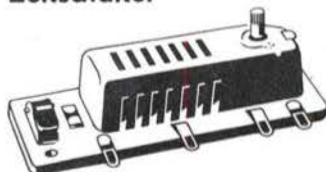


technischer knüller



mit tausend möglichkeiten

Zeitschalter



TT-Polymatic

Gleichrichtergleis



Eisenbahn 1972: Mechanisierung, Automatisierung, Indusi, Streckenzentralstellwerke modernster Bauart. Der Mann im Stellwerk beherrscht den Betrieb, steuert und überwacht Gleis- und Signalanlagen.
Die TT-Polymatic – einer der Trümpfe im Berliner TT-Modellbahnsystem – ist dem großen Vorbild voraus. Sie bietet mehr. Sie stellt Weichen, Signale, Fahrstraßen selbsttätig. Sie besorgt die automatische Steuerung von Zügen. Vollautomatisch, halbautomatisch – wie Sie wollen.
Die TT-Polymatic besteht aus nur 4 Bausteinen. Das Gleichrichtergleis zum Beispiel findet beim Gegenverkehr auf eingleisigen, durch Signale gesicherten Strecken Verwendung. Mit dem Zeitschalter erreichen Sie raffinierte Verzögerungseffekte. Die TT-Polymatic – ein Programm mit technischem Raffinement, das die Freude an der TT-Bahn noch mehr steigert.



VEB BERLINER TT-BAHNEN, 1055 BERLIN

Mitteilungen des DMV

Einsendungen der Arbeitsgemeinschaften und von Interessenten zu „Wer hat – wer braucht?“ sind zu richten an das Generalsekretariat des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes, 1035 Berlin, Simon-Dach-Str. 10. Die bis zum 4. jeden Monats eingehenden Zuschriften werden im Heft des nachfolgenden Monats veröffentlicht. Abgedruckt werden Ankündigungen über alle Veranstaltungen der Arbeitsgemeinschaften sowie Mitteilungen, die die Organisation betreffen.

Zentrale Arbeitsgemeinschaft Berlin

Am 27. Oktober 1972, 18.00 Uhr, im Kulturraum des Ministeriums für Verkehrswesen, Johann-Dieckmann-Straße 42, Filmabend: „Bau von Schienenfahrzeugen.“

AG 1/11 „Verkehrsgeschichte“ Berlin

Am Mittwoch, dem 25. Oktober 1972, findet um 17.30 Uhr in der ehemaligen Fahrkartenausgabe Greifenhagener Str. (S-Bahnhof Schönhauser Allee) folgender Vortrag statt: „Die Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.“ Leitung: Dipl.-Ing. Kutschik.

Zerbst

Zur Gründung einer Arbeitsgemeinschaft werden noch Interessenten aus Zerbst und Umgebung gesucht. Meldung an Herrn Hermann Holländer, Otto-Grotewohl-Straße 30, erbeten.

Dresden

Die AG 3/14 „Saxonia“ veranstaltet aus Anlaß ihres zehnjährigen Bestehens vom 21. 10. bis 5. 11. 1972 ihre 6. Modellbahnausstellung im Ernst-Thälmann-Saal des Bahnhofs Dresden Hbf (Eingang Bahnsteig 17).
Öffnungszeiten: Montag bis Freitag 15.00 bis 19.30 Uhr, Sonnabend und Sonntag 10.00 bis 18.30 Uhr.
Gezeigt werden Heimanlagen und erstmalig die neue SMBS-Gemeinschaftsanlage (Standardisiertes Modellbahn-System).

Coswig (Anhalt)

Die AG 7/18 Dessau veranstaltet im Kreismuseum Coswig eine Modelleisenbahn-Werbeausstellung. Die Ausstellung ist am 30. September, 1., 7. und 8. Oktober von 8.30 bis 17.00 Uhr geöffnet. Außerdem werden an den genannten Tagen jeweils um 10.00 Uhr Dias vorgeführt.

Saalfeld (Saale)

Die AG 4/20 „Saalebahn“ führt in der Zeit vom 19. bis 28. November 1972 ihre IX. Modellbahnausstellung im Klubhaus der Jugend Saalfeld durch. Öffnungszeiten: Montag bis Freitag 15.00 bis 18.00 Uhr, Sonnabend und Sonntag 10.00 bis 18.00 Uhr.
In beschränktem Umfang sind noch Broschüren, Kunststoffplaketten und Billets von der 100-Jahr-Feier der Strecke Gera – Saalfeld – Eichicht vom 13. 11. 1971 vorhanden. Preis für Mitglieder: 3,50 M, für Nichtmitglieder: 5,00 M. Interessenten wenden sich an Herrn Wolfgang Krug, 68 Saalfeld, Am mittleren Boden 14. (DMV-Mitglieder bitte Mitgliedsnummer angeben.)

Köthen (Anhalt)

Anläßlich ihres zehnjährigen Bestehens veranstaltet die AG 7/4 ihre 10. Modellbahnausstellung vom 25. November bis 3. Dezember 1972 im Heimatmuseum Köthen. Gezeigt werden u. a. die Großanlage Potsdam Hbf in Nenngröße H0, eine große Rangieranlage mit Ablaufberg und viele Heimanlagen in allen Nenngrößen. Öffnungszeiten werden durch Plakataushang bekanntgegeben.

Glauchau

Die innerhalb der ZAG Dresden bestehende Baugruppe sucht noch Mitarbeiter. Interessierte Modellbahnfreunde können sich im Stadtkulturhaus bei Kollegen Vogelsang oder bei Herrn Alfred Fehrmann, Kantstraße 22, melden.

Schwerin

Am 18. und 19. November 1972 Modellbahnausstellung im Klubhaus der Eisenbahner. Öffnungszeiten: 10.00 bis 18.00 Uhr.

AG 1/13 „Berlin-Weinbergsweg“

Der nächste Modellbahn-Tauschmarkt findet am 21. Oktober 1972 von 10.00 bis 14.00 Uhr in Berlin-Lichtenberg, Rupprechtstraße 14, statt.

Helmut Reinert, Generalsekretär

Wer hat – wer braucht?

10/1 Suche: Bau- bzw. Übersichtszeichnungen für BR 01^5 (Nenngr. H0), BR 99246, BR 99601.

10/2 Suche: Straßenbahnmodelle aller Art (auch Blechspielzeug, Schiebemodelle usw.). Biete Fahrzeuge für Nenngr. H0 und N.

10/3 Suche: Hefte 1–4/1952 „Der Modelleisenbahner“.

10/4 Suche für Nenngr. H0: Schiebebühne und BR 84 (Hruska). Biete: „Der Modelleisenbahner“ Einzelhefte 4/1966, 9/1966, 7/1967, 1 und 2/1968, 8–10/1969, 1–3/1969, 1/1970. Suche Heft 9/1959.

10/5 Suche: „Der Modelleisenbahner“ Hefte 1 und 10/1957, 3 und 8/1958, 11/1960 (evtl. auch komplette Jahrgänge). „Das Signal“ Heft 10/1964.

10/6 Biete: Lokatlas CSD Nr. 1 und 2. Suche: Fotos und Dia von stillgelegten Schmalspurbahnen (evtl. auch Tausch).

10/7 Suche: Eisenbahnjahrbuch Jahrgänge 1963, 1964, 1965 und 1967.

10/8 Suche: Schmalspurfahrzeuge Nenngr. H0m und H0e. (Auch defekte Fahrzeuge und Einzelteile.)

10/9 Biete: Märklin-Broschüre 1933/34.

10/10 Suche: Boxpok-Radsätze für BR 01 (auch Eigenbau).

10/11 Biete: Gerlach – „Modellbahn-Handbuch“; „Der Modelleisenbahner“ Hefte 10 und 11/1964, 3, 7 und 12/1966, 7 und 8/1967, 1 und 9/1968.

10/12 Biete: V 200 und BR 80. Suche rollendes Material Nenngr. H0m.

10/13 Biete: Modelleisenbahnanlage Nenngr. N, 1,50 m × 0,75 m. Suche: BR 24, 85, 89 (auch defekt) für Nenngr. TT.

10/14 Biete: Schienen, Häuser, Weichen, Trafos usw. für Nenngr. N.

Ing. GOTTFRIED KÖHLER, Berlin

Weitstrecken-Personenwagen AxL 326 aus Ammendorf

Mehr als 12 000 Weitstrecken-Personenwagen (WPW) hat der VEB Waggonbau Ammendorf seit 1948 für die Sowjetischen Eisenbahnen gebaut. In Weiterentwicklung der bisherigen Ausführungen, insbesondere des gegenwärtig produzierten Serientyps 47 K, entstand eine neue Typenreihe, die als Personen- oder Speisewagen ausgeführt werden kann. Dieser Wagentyp heißt AxL 326; er ist leichter, länger und enthält neben günstigeren Einsatzbedingungen auch einen höheren Reisekomfort. Durch den hohen Standardisierungsgrad bedingt, z. B. auch in bezug auf die Übergangs- und Kuppeleinrichtungen, ist er bei den SZD freizügig einsetzbar. Verwendet wurden Drehgestelle vom bewährten Typ KWS-ZNII.

Auf der Leipziger Frühjahrsmesse 1972 war das Fahrzeug erstmalig der Öffentlichkeit vorgestellt worden, und der Schienenfahrzeug-Interessierte konnte sich dort mit diesem Ammendorfer Erzeugnis vertraut machen.

1. Wagenkastenaufbau

Die konstruktive Ausführung des Fahrzeuguntergestells entspricht modernen Gesichtspunkten des Leichtbaus. In Fahrzeuglängsachse verläuft ein Rohr-Mittellangträger, der hauptsächlich die Zug- und Druckkräfte aufzunehmen hat. In die selbsttragende Wagenkonstruktion sind des weiteren noch die beiden seitlichen Rohr-Langträger einbezogen worden. Die Verbindung zwischen den Langträgern erfolgt überwiegend durch kastenförmige Querträger.

Der gesamte Wagenkasten ist in Schweißkonstruktion ausgeführt, wobei das Blech unter Anwendung des Kleinstkehlnahtschweißens mit dem Wagenkastengerippe verbunden ist.

Der Wagenboden wurde als Sandwichelement, bestehend aus einer PUR-Hartschaum-Zwischenschicht und GfP-Deckschichten, ausgeführt. Der Wagenkasten selbst ist mit Polyurethan-Hartschaum lückenlos eingeschäumt.

An den sichtbaren Flächen der Innenverkleidung wurde leicht zu reinigende Hartplaste verwendet. Weiterhin sind hochwertige Plastwerkstoffe eingesetzt worden für die Außen- und Innentüren, die Einstieg- und Fußbodensektionen, die inneren Fensterrahmen, die Fenstergleit- und -druckrahmen, für Liegebankrahmen und für weitere Kleinteile. Wannenförmige Fußbodenelemente als glasfaserverstärkte Plastbauteile in Stützkernbauweise wurden in den Einstiegräumen eingebaut. Auch sind, wie schon erwähnt, die inneren Fensterrahmen aus GfP, während die äußeren Fensterrahmen aus einer Aluminiumlegierung bestehen. Die glasfaserverstärkten, ungesättigten Polyesterharz-Bauteile (GUP-Bauteile) konnten durch Beimischungen schwerentflammbar gemacht werden.

Im Dachraum ist ein Wasservorratsbehälter mit einem Volumen von 1250 l sowie ein Zusatzwasserbehälter für ungefähr 50 l untergebracht.

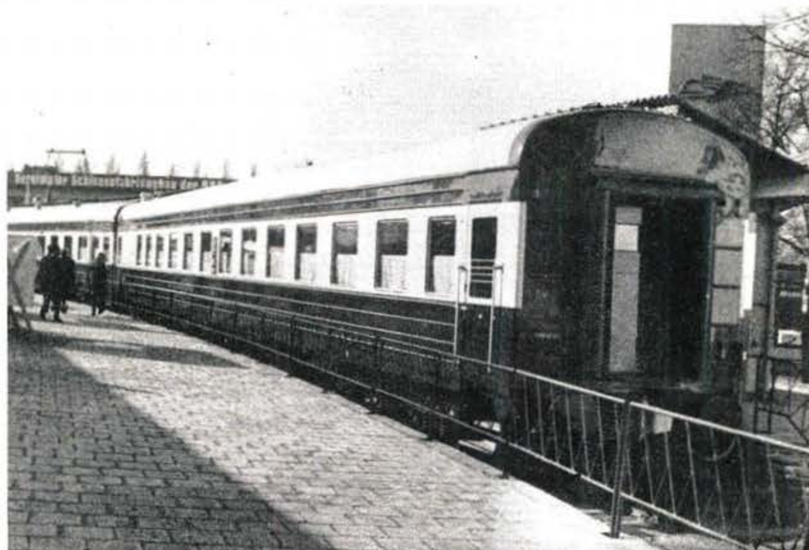


Bild 1 Ausstellungsexponat AxL 326 auf der Leipziger Frühjahrsmesse 1972

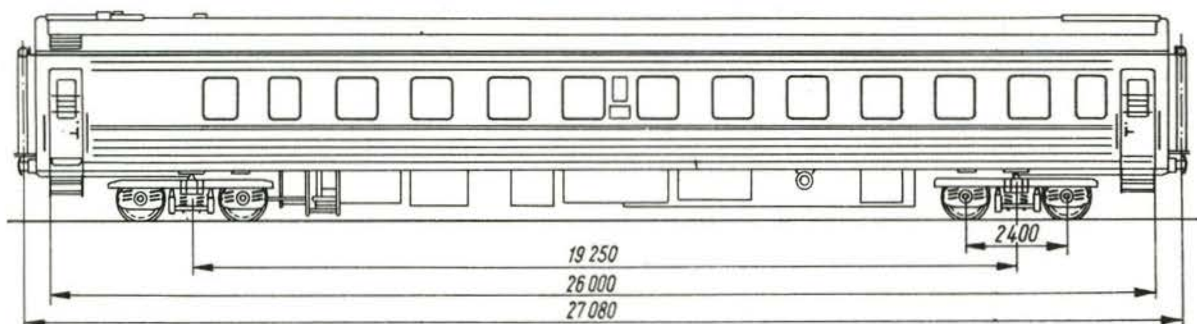


Bild 2 Maßskizze des AxL 326

2. Raumaufteilung

Der WPW AxL 326, demzufolge die Ausführung als Sitz/Liegewagen, hat elf Fahrgastabteile, wovon zehn jeweils für vier und das elfte Abteil für zwei Reisende eingerichtet ist. An jedem Wagenende befindet sich der Einstiegsraum und je ein Toilettenraum. An dem Handbremsende wurden des weiteren das Dienstabteil, der Schaffnerruheraum und der Heizraum untergebracht. Alle Abteile sind vom Seitengang aus zugänglich.

Zur Ausrüstung der Fahrgastabteile gehören jeweils zwei untere und zwei obere Liegebänke, die mit Polyurethan-Weichschaum gepolstert sind. Unter den unteren Bänken befinden sich die Bettkästen. Abstellmöglichkeiten für das Reisegepäck, insbesondere für die Koffer, wurde in dem freien Raum über dem Seitengang, vom Abteil aus zugänglich, geschaffen. Zur Ausrüstung der Fahrgastabteile zählen weiterhin klappbare Tische, Leselampen, Kleiderhaken, Zeitungsnetze, Gepäckraufen u. a. m.

In den Toilettenräumen sind die Waschbecken untergebracht mit Warm- und Kaltwasseranschlüssen. Des weiteren befindet sich im Dienstabteil noch ein Spülbecken.

Im Heizraum wird das Wasser erwärmt, das dann in einer Ringleitung umgewälzt wird. Auch hat der AxL 326 einen kombinierten, das heißt einen mit Kohle oder mit elektrischer Energie heizbaren Kochendwasserbereiter zur Aufbereitung des Trinkwassers. Heißes oder abgekochtes gekühltes Trinkwasser kann nach Bedarf entnommen werden.

Wie schon erwähnt, hat das Fahrzeug sowohl einen Schaffnerruheraum mit zwei übereinander angeordneten Liegebänken als auch ein Dienstabteil. In diesem Abteil befinden sich u. a. der zentrale Schaltschrank, Schränke für Ersatzteile, für Werkzeug und Geschirr, eine Sitzbank und der Trinkwasserkühler mit der Trinkwasserentnahmemöglichkeit im Gang.

3. Elektrische Ausrüstung

Ein von einem Achsmittengetriebe angetriebener kontaktloser Drehstromgenerator versorgt das Bordnetz und die elektrische Heizung. Dieser 32 kW-Generator liefert den Strom über einen Leistungsgleichrichter auch an die Batterie, deren Kapazität 385 Ah beträgt. Auch an einem Elektranten, das heißt an das örtliche Stromnetz kann der Wagen ohne weiteres angeschlossen werden, wobei diese Fremdstromquelle für Drehstrom 220/380 V und 50 Hz ausgelegt sein muß. Der Strom fließt dann vom Elektranten über einen Transformator und den Gleichrichter in das Bordnetz.

Die Abteile und die anderen Räume sind überwiegend mit Leuchtstofflampen ausgestattet. Von einem speziellen Umformer aus werden diese Verbraucher mit 220 V, 400 Hz gespeist. Einige Leuchtstellen, u. a. die in den Einstieg- und Toilettenräumen, sind mit Glühlampen bestückt.

Zur elektrischen Ausrüstung des AxL 326 zählen auch die elektroakustische Rufanlage mit Ruftastern an den Fahrgastabteiltüren und der Meldeeinrichtung am Schaltschrank des Dienstabteils. Des weiteren sind eine Rundfunkübertragungsleitung und eine Durchgangsrundfunkleitung installiert sowie regelbare Lautsprecher in den Abteilen und im Seitengang angeschlossen. Auch besteht für eine Telefondurchgangsleitung die Anschlußmöglichkeit im Dienstabteil.

Die elektrische Durchgangsleitung ist für Gleichstrom 3000 V und für Einphasenwechselstrom 50 Hz, mit einer Übertragungsleistung von 800 kW, ausgelegt worden. Es sei noch erwähnt, daß am Schaltschrank des Dienstabteils eine Masseschlußanzeigeeinrichtung installiert ist.

Ebenso, wie die meisten Glühlampen für 110 V Gleichstrom ausgelegt sind, wurden die Steckdosen im Seitengang, im Dienstabteil, im Vorraum und in den Toiletten mit gleichen Parametern installiert.

4. Temperatur- und Frischluftregelung

Entweder mit Kohlefeuerung oder über elektrische Energie mit Hochspannungsheizstäben kann der kombinierte Heizkessel des Warmwasserheizungssystems betrieben werden. Im Zuluftaggregat ist ein Elektrokalorifer eingebaut.

Neben diesem Heizungssystem verfügt der Wagen über eine Klimaanlage vom Typ MAB II, bei der die Gesamtkälteleistung bis maximal 30 000 kcal/h in mehreren Stufen automatisch geregelt werden kann. Die Anlage ist so ausgelegt, daß die vom Dachaggregat geförderte Zuluftmenge im Sommerbetrieb 5000 m³/h und im Winterbetrieb 4000 m³/h beträgt. Die Frischluftrate je Reisender ist im Sommerbetrieb mit 25 m³/h festgelegt.

5. Technische Daten

Spurweite	1 524 mm
Länge des Wagens über Kupplungsmitte	27 080 mm
Drehzapfenabstand	19 250 mm
Drehgestellachsstand	2 400 mm
Wagenbreite (über Blech)	3 040 mm
Wagenumgrenzungsprofil O–T nach GOST 9238-59	
Anzahl der Liegeplätze insgesamt	44
davon für Fahrpersonal	2
Eigenmasse (mit Betriebsvorräten)	57 t
Höchstgeschwindigkeit	160 km/h

Literatur

Spezialdienst: Ausgewählte Exporterzeugnisse BR-NR 50/1. bis 3., Leipziger Frühjahrsmesse 1972

Nebel, R., Elze, R.: WPW AxL 326, der Prototyp eines SZD-Wagens für die Perspektive. DET Berlin 20 (1972) H. 3, S. 118 bis 121

information – Vereinigter Schienenfahrzeugbau – DDR

neu VERO H0

Das Modell enthält einen Motor 12 bis 16 Volt Wechselstrom zum Antrieb der Flügel.



Fachwerkhaus
Fachwerkhaus B

Windmühle ohne Motor
Windmühle ohne Motor B
Windmühle mit Motor B

Verlangen Sie diese Modelle in Ihrem Fachgeschäft!



Tankstelle B Birkensortiment Kiefernsortiment



VEB Kombinat Holzspielwaren VERO Olbernhau Betrieb DDR-933 Olbernhau
Postschließfach 27 Modelleisenbahnzubehör



ANTRAG

auf Aufnahme in den Deutschen Modelleisenbahn-Verband der DDR (DMV)



DEUTSCHER
MODELLEISENBAHN-VERBAND
DER DDR

1. Ich beantrage meine Aufnahme in den DMV, Arbeitsgemeinschaft ____________
und erkenne das Statut des Verbandes an.

Name: ____________ Vorname: ____________ geb. am ____________

Anschrift ____________

Beruf: ____________ eigene Anlage: ja / nein Nenngröße: ____________

____
Unterschrift

Zustimmung des Erziehungsberechtigten bei Jugendlichen und Kindern unter 18 Jahren ____________
Unterschrift

2. Der Aufnahme des Antragstellers in unsere AG wurde auf der Mitgliederversammlung am ____________
durch Mehrheitsbeschluß zugestimmt.

Ort	AG Nr.	Datum	Leiter der AG	Kassierer AG

3. Registriert unter der Mitgliedsnummer: ____________

____________, den ____________

Ort	Datum	Sekretär des BV

4. Das Mitgliedsbuch Nr. ____________ wurde mir heute ausgehändigt.

____________, den ____________

Ort	Datum	Unterschrift des Mitgliedes

5. Bezirksvorstand ____________ ablegen.

AUSZUGE AUS DEM STATUT DES DMV:

§ 1 (1) Der DMV ist die Vereinigung der Modelleisenbahner und Freunde der Eisenbahn der DDR. Er erzieht seine Mitglieder zu sozialistischem Denken und Handeln, zur Liebe und Treue zu unserem Arbeiter-und-Bauern-Staat sowie zur Mehrung und zum Schutz des sozialistischen Eigentums.

(2) Ziel des DMV ist die polytechnische Ausbildung aller Mitglieder sowie die Förderung eines für die Ordnung unseres Staates bewußt eintretenden Eisenbahnernachwuchses.

(5) Der DMV pflegt freundschaftliche Beziehungen zu den Modelleisenbahnern und den Freunden der Eisenbahn aller Länder und tritt für die Festigung des Friedens und der Völkerfreundschaft ein.

§ 2 (1) Mitglied des DMV sind alle in den Arbeitsgemeinschaften als Grundeinheiten organisierten Modelleisenbahner und Freunde der Eisenbahn.

(3) In eine Arbeitsgemeinschaft kann als Mitglied jeder Bürger der DDR aufgenommen werden, der das 14. Lebensjahr vollendet hat und das Statut anerkennt. Die Aufnahme erfolgt durch Mehrheitsbeschluß der Arbeitsgemeinschaft, bei welcher der Aufnahmeantrag gestellt wurde.

(6) Die Mitgliedschaft im DMV ist freiwillig und beginnt an dem Tage, an dem der Beschluß über die Aufnahme gefaßt wurde.

(8) Die Mitgliedschaft endet:
a) durch Austritt b) durch Streichung c) durch Ausschluß d) durch Tod

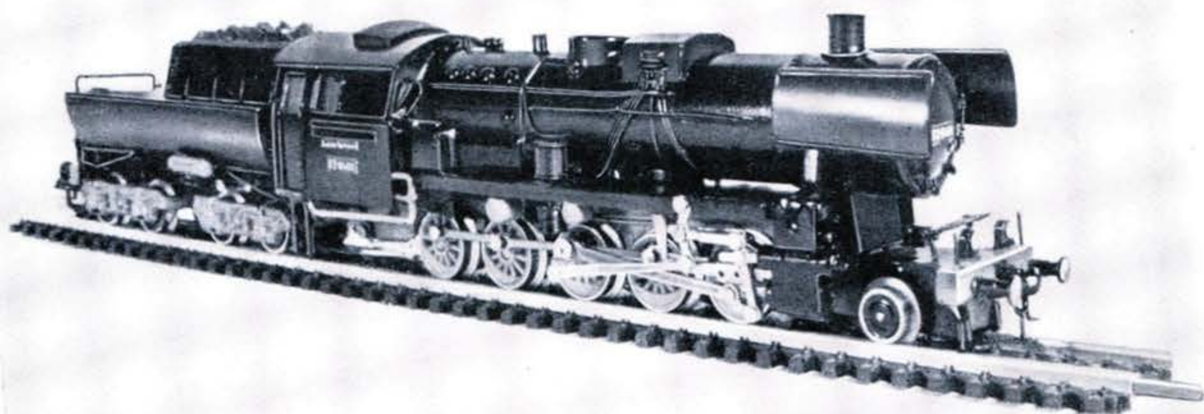
§ 9 (2) Die monatlichen Mitgliedsbeiträge betragen:

bei Bruttoeinkommen monatlich bis zu 300,– M	=	1,— M
bei Bruttoeinkommen monatlich von 301,– bis 600,– M	=	2,— M
bei Bruttoeinkommen monatlich von mehr als 600,– M	=	3,— M
für Jugendliche bis zu 16 Jahren	=	0,50 M
Die Aufnahmegebühr beträgt	=	2,— M

(4) Mindestens 60 Prozent der Mitgliedsbeiträge verbleiben bei den Arbeitsgemeinschaften.

Wer Mitglied unseres Verbandes werden möchte, gebe den ausgefüllten Antrag bei der nächstgelegenen Arbeitsgemeinschaft ab. Wo diese nicht bekannt sein sollte, sind die Anträge direkt an das Generalsekretariat des DMV, 1035 Berlin, Simon-Dach-Straße 41, zu senden.

Präsidium des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR



1

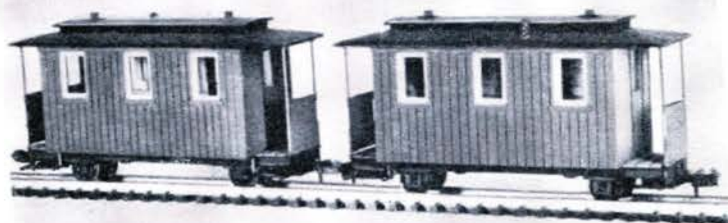
Selbst gebaut

Bild 1 Wieder einmal stellt der bekannte Modellbauer Gerhard Knospe aus Berlin ein neues Modell aus seiner „Werkstatt" vor: Hier eine BR 52 der DR in der Nenngröße TT.
Herr K. verwendet auf seiner 3,85 × 0,90 m großen TT-Anlage grundsätzlich nur Dampflokomotiven. So ist er einfach weitgehend auf den Selbstbau angewiesen.
Handelsüblich an seinem Modell sind nur die Radsätze (Startserie des VEB Berliner TT-Bahnen) und der abgeänderte Motor. Sämtliche Teile sind aus Messing mit Ausnahme des Schornsteins, der aus Eisen St 50.11 besteht. Das Triebwerk ist in zwei Teilen als Knickrahmen ausgeführt, deshalb konnten alle Räder mit Spurkränzen versehen werden. Die zweite Achse besitzt Haftreifen. Die Stromaufnahme erfolgt über vier Lok- und zwei Tenderachsen und ist daher sehr gut. Die Masse des Modells ist so groß, daß es in einer Steigung von 3 : 100 dreißig Güterwagen einwandfrei zieht.
Vielleicht fertigt Herr K. einmal eine Bauanleitung für unsere Leser an?

Foto: B. Rauter, Berlin

Bilder 2 und 3 Auch Herr Hans Hiltl aus Martinszell (BRD) ist uns nicht mehr unbekannt als Selbstbauer.
Dieses Mal zeigt er uns Modelle in der Nenngröße $H0_e$ von sächsischen Schmalspurwagen, die er nach Zeichnungen in unserem Heft 11/1968 baute.

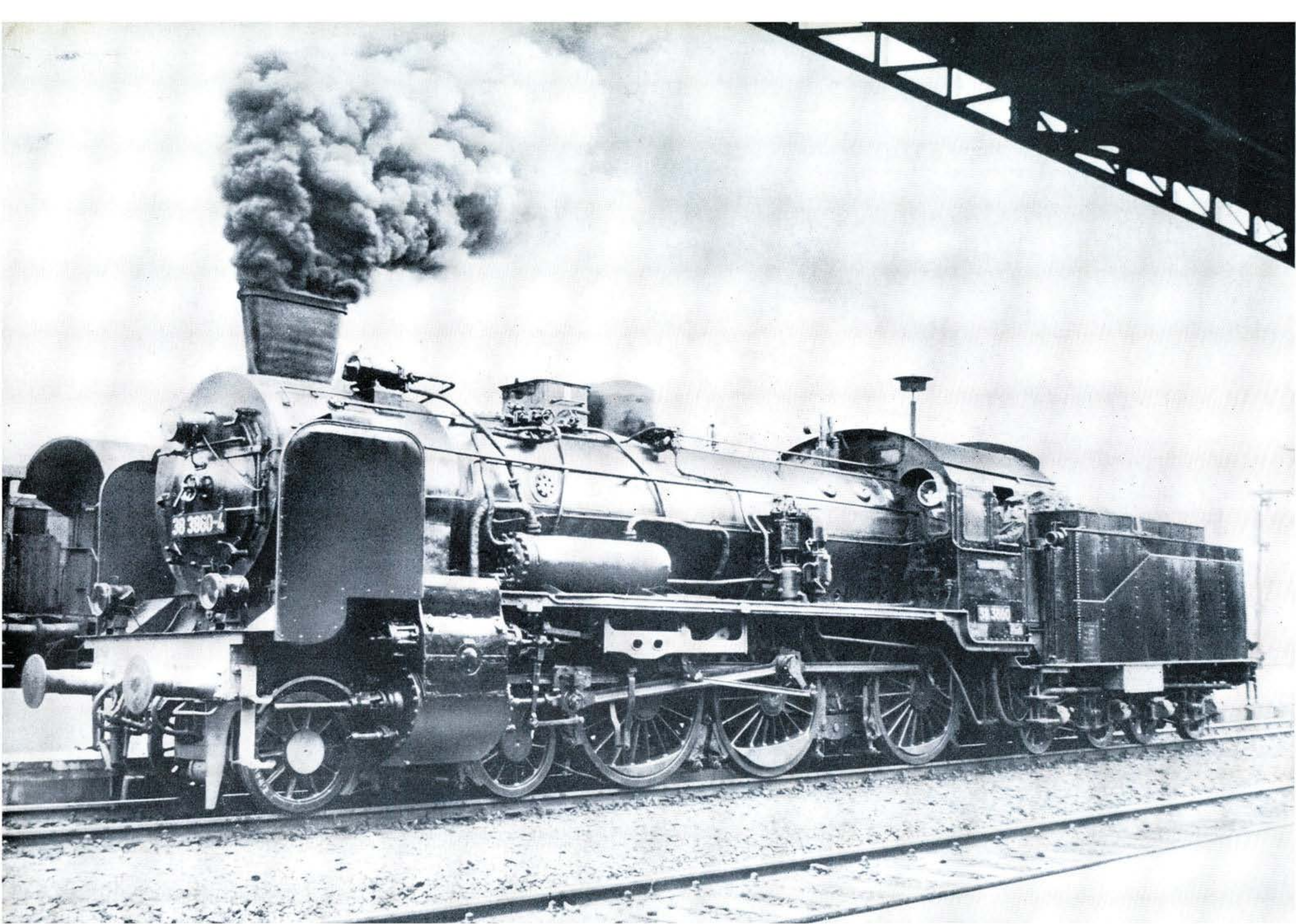
Fotos: H. Hiltl, Martinszell



2

3




38 3860-4
38 3860